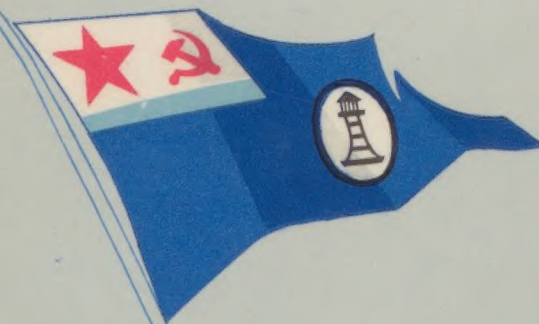


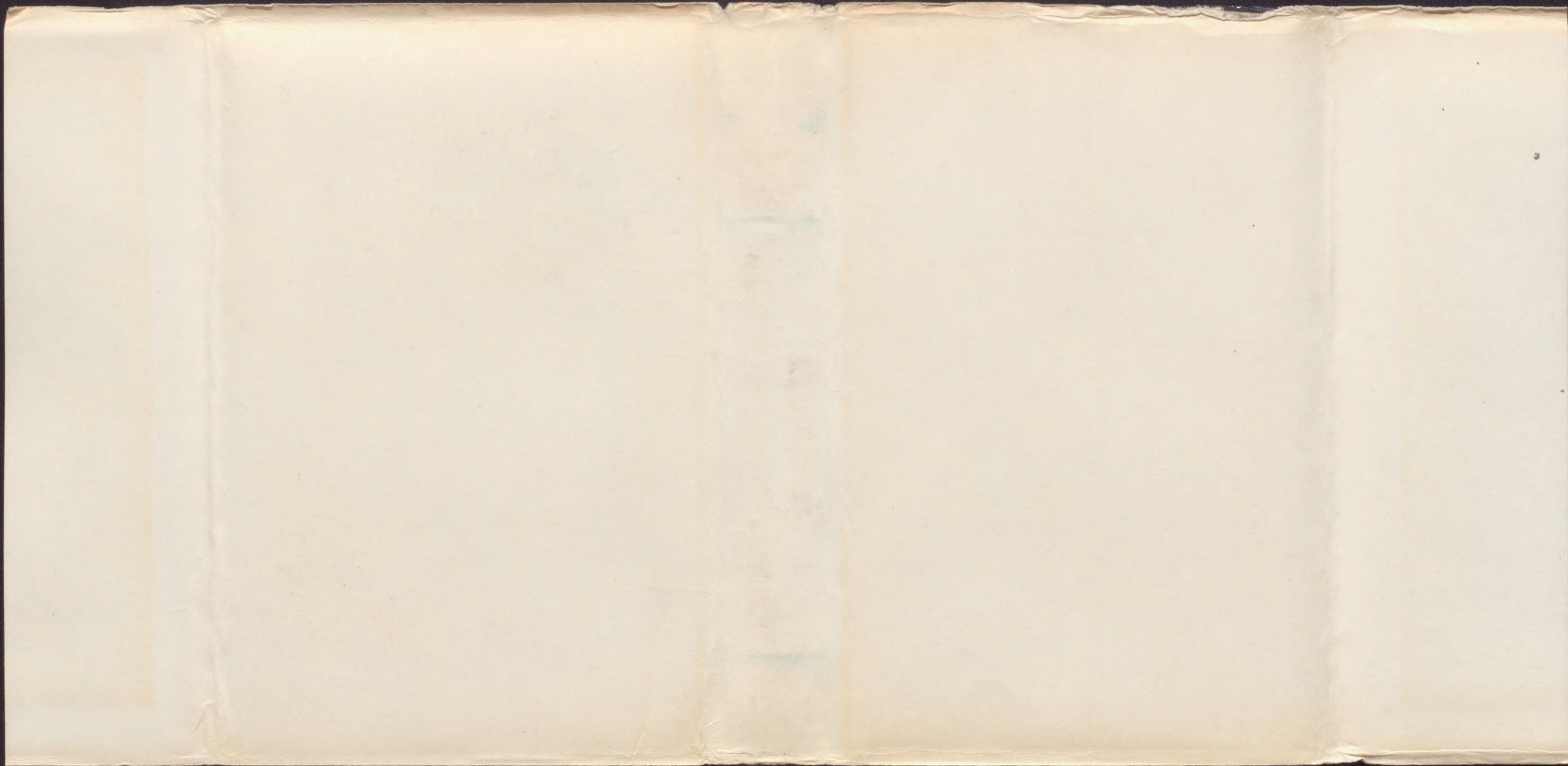
1941
1945

ГИДРОГРАФЫ
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

ГИДРОГРАФЫ
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЕ

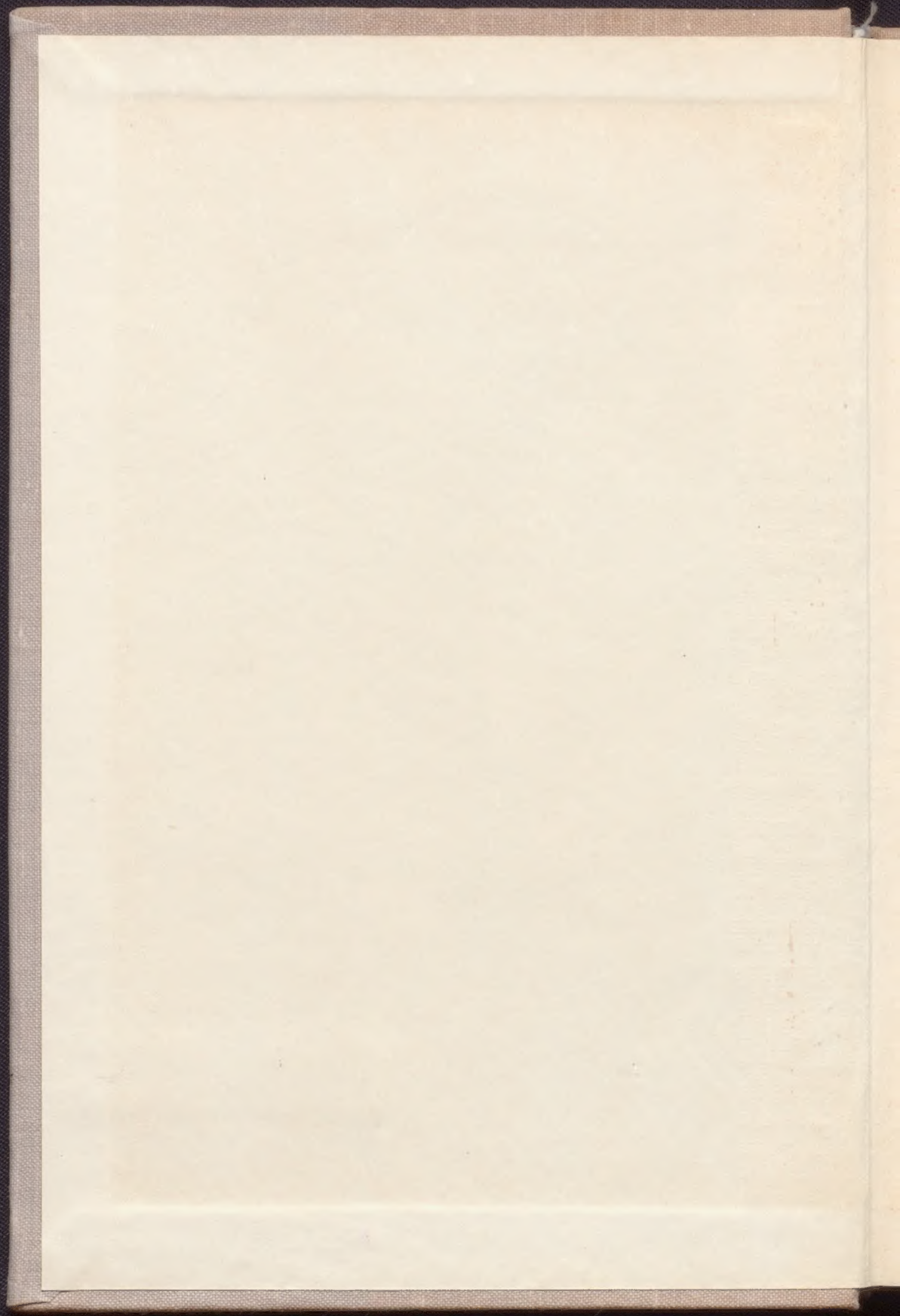
1941 - 1945





**ГИДРОГРАФЫ
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЕ**

1941 - 1945







ГИДРОГРАФЫ
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЕ

1941—1945

Ленинград—1975

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Контр-адмирал *П. Ф. Домрин*, контр-адмирал *В. Д. Шандабылов*, контр-адмирал запаса *Н. В. Скосырев*, капитан 1 ранга *Г. М. Хаеов*, капитан 1 ранга *С. И. Вартаньян*, капитан 1 ранга-инженер *Е. А. Калинин*, капитан 1 ранга-инженер запаса *Р. М. Книжник*, капитан 2 ранга-инженер запаса *М. Н. Карягин*

*Нашему поколению пришлось вынести
тяжесть самой разрушительной войны
в истории человечества. Ее рубцы оста-
лись на миллионах из нас, на земле на-
ших стран, в памяти наших народов. Они
не дают забывать нам, живым, о долге
перед теми, кого не стало, и перед теми,
кто придет, чтобы продолжить наше
дело.*

Из речи товарища Л. И. БРЕЖНЕВА
на торжественном заседании сейма
Польской Народной Республики
21 июля 1974 г.

THESE THINGS ARE NOT TO BE
FORGOTTEN BY US. WE MUST
REMEMBER THAT THE
FUTURE OF OUR COUNTRY
DEPENDS UPON THE
WISDOM OF OUR
LEADERS. WE MUST
BE ALERT AND
WATCHFUL AT ALL
TIMES. WE MUST
BE READY TO
FIGHT FOR OUR
LIBERTY AND
INDEPENDENCE.
WE MUST BE
WILLING TO
SACRIFICE FOR
OUR COUNTRY.
WE MUST BE
LOYAL TO OUR
COUNTRY AND
TO OUR
LEADERS.

WE MUST BE
WILLING TO
SACRIFICE FOR
OUR COUNTRY.
WE MUST BE
LOYAL TO OUR
COUNTRY AND
TO OUR
LEADERS.



А П Р Е С И Д У Н И Е

Публикация подготовлена редакционно-издательским отделом Ленинградского государственного университета имени М. Г. Горького

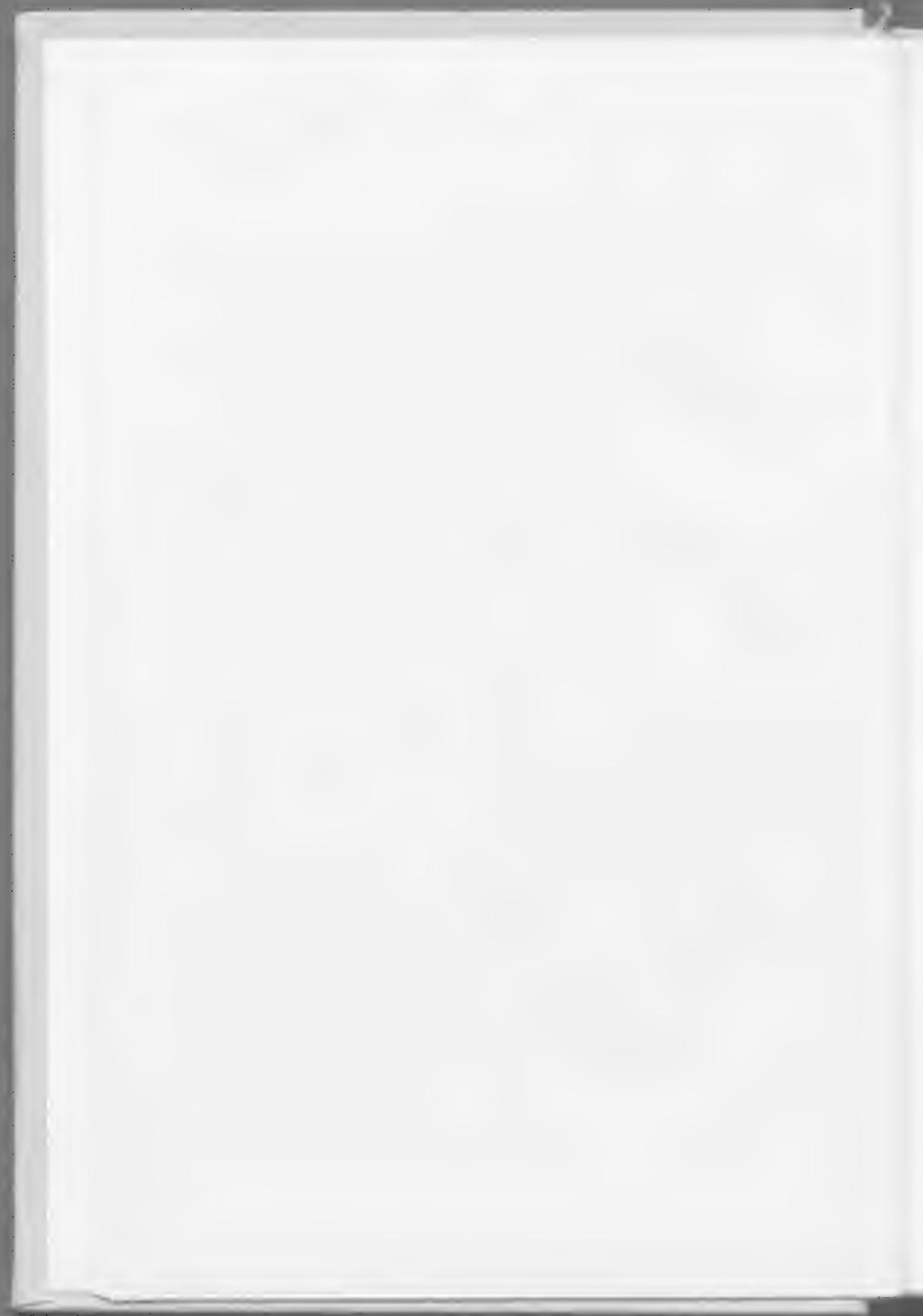
Адрес: Ленинград, Советский район
С. Г. ГОРЬКОЕ

Настоящее издание посвящено юбилейной дате — 20-летию со дня рождения великого русского писателя, публициста, коммунистической партии, революционного демократа, журналиста — Михаила Горького. Оно посвящено его творчеству и деятельности.

Впервые книга (30 июня 1933 г.) из Советской России, страна, где жизнь, деятельность и наследие Михаила Горького в течение десяти лет (1923—1933) были забыты, была напечатана на языке советского народа. Книга — это сборник статей, посвященных жизни и творчеству великого русского писателя, публициста, коммунистической партии, революционного демократа, журналиста, революционера. Книга — это сборник статей, посвященных жизни и творчеству великого русского писателя, публициста, коммунистической партии, революционного демократа, журналиста, революционера. Книга — это сборник статей, посвященных жизни и творчеству великого русского писателя, публициста, коммунистической партии, революционного демократа, журналиста, революционера.

В книге много интересных и важных сведений о жизни и творчестве великого русского писателя, публициста, коммунистической партии, революционного демократа, журналиста, революционера. Книга — это сборник статей, посвященных жизни и творчеству великого русского писателя, публициста, коммунистической партии, революционного демократа, журналиста, революционера. Книга — это сборник статей, посвященных жизни и творчеству великого русского писателя, публициста, коммунистической партии, революционного демократа, журналиста, революционера.

Книжка посвящена великому русскому писателю, публицисту, коммунистической партии, революционному демократу, журналисту, революционеру — Михаилу Горькому.



17. 17 世纪 17 世纪 17 世纪

Инженер-механик в отставке

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ
в 1941—1945 гг.



Министр Военно-Морской флотилии (1884) — один из старших офицеров. Ученый, талантливый граны. Соз

21 г., оно внесло в состав штата и свои ресурсы, обеспечивало гидрографию и обеспечение безопасности морского района.

Особенно активной и плодотворной стала деятельность управления после Великой Октябрьской социалистической революции.

Выполняя задачи навигации, гидрографическое управление обеспечивало метеорологическое обеспечение Военно-Морского Флота, гидрографическое обеспечение безопасности общего мореплавания, гидрографическое управление занималось планированием, техническим руководством и контролем комплексного изучения морей и океанов, гидрографическое просамы составления и издания морских навигационных карт и руководств к ним, гидрографическое управление в вооруженных силах использовало манскими приборами. В гидрографическом управлении входило так же гидрографическое управление и эксплуатация гидрографических станций, гидрографическое управление и других средств навигационного обеспечения плавания по открытым морям.

* Заказчик: Федеральное государственное учреждение «Федеральный центр охраны объектов культурного наследия» (ФКООН), Москва, Россия.

Самые высокие значения влажности почвы в период дождей отмечены в период с 10 по 15 июля в долине реки Кавказ.

Во второй десятидневный период влажность почвы увеличилась в долине реки Кавказ, достигнув максимума в период с 20 по 25 июля.

В период с 26 по 31 июля влажность почвы в долине реки Кавказ достигла максимума, достигнув максимума в период с 26 по 31 июля. В этот период влажность почвы достигла максимума, достигнув максимума в период с 26 по 31 июля.

В период с 1 по 5 августа влажность почвы в долине реки Кавказ достигла максимума, достигнув максимума в период с 1 по 5 августа.

В период с 6 по 10 августа влажность почвы в долине реки Кавказ достигла максимума, достигнув максимума в период с 6 по 10 августа. В этот период влажность почвы достигла максимума, достигнув максимума в период с 6 по 10 августа.

В период с 11 по 15 августа влажность почвы в долине реки Кавказ достигла максимума, достигнув максимума в период с 11 по 15 августа. В этот период влажность почвы достигла максимума, достигнув максимума в период с 11 по 15 августа.

В период с 16 по 20 августа влажность почвы в долине реки Кавказ достигла максимума, достигнув максимума в период с 16 по 20 августа. В этот период влажность почвы достигла максимума, достигнув максимума в период с 16 по 20 августа.

В период с 21 по 25 августа влажность почвы в долине реки Кавказ достигла максимума, достигнув максимума в период с 21 по 25 августа. В этот период влажность почвы достигла максимума, достигнув максимума в период с 21 по 25 августа.

В период с 26 по 30 августа влажность почвы в долине реки Кавказ достигла максимума, достигнув максимума в период с 26 по 30 августа. В этот период влажность почвы достигла максимума, достигнув максимума в период с 26 по 30 августа.

В период с 31 августа по 5 сентября влажность почвы в долине реки Кавказ достигла максимума, достигнув максимума в период с 31 августа по 5 сентября. В этот период влажность почвы достигла максимума, достигнув максимума в период с 31 августа по 5 сентября.

В период с 6 по 10 сентября влажность почвы в долине реки Кавказ достигла максимума, достигнув максимума в период с 6 по 10 сентября. В этот период влажность почвы достигла максимума, достигнув максимума в период с 6 по 10 сентября.

инные карты — это карты Картографического управления, созданные в виде полиграфической карты и картографической основы.

Указом от 10 сентября 1940 года Государственный центральный картографический институт был преобразован в Главное управление картографического дела, которое стало выполнять задачи, возложенные на Главное управление ГВМФ.

Картографическое управление пришло к выводу, что для обеспечения картографическими материалами нужд промышленности, сельского хозяйства, науки, культуры, обороны, связи, транспорта, а также для обеспечения картографическими материалами органов государственной власти и управления необходимо создание картографического центра, который бы выполнял функции централизованного картографического управления, осуществляющего координацию картографической деятельности, а также картографическую работу в стране.

В соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный центральный картографический институт ГВМФ и Государственный картографический центр СССР в Москве (далее — ЦК) были объединены в единое картографическое управление, которое выполняло функции централизованного картографического управления, осуществляющего координацию картографической деятельности, а также картографическую работу в стране. В соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный картографический центр СССР был преобразован в Главное управление картографического дела.

В соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный картографический центр СССР был преобразован в Главное управление картографического дела, которое выполняло функции централизованного картографического управления, осуществляющего координацию картографической деятельности, а также картографическую работу в стране. В соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный картографический центр СССР был преобразован в Главное управление картографического дела.

В 1941 г. в соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный картографический центр СССР был преобразован в Главное управление картографического дела, которое выполняло функции централизованного картографического управления, осуществляющего координацию картографической деятельности, а также картографическую работу в стране. В соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный картографический центр СССР был преобразован в Главное управление картографического дела.

В 1942 г. в соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный картографический центр СССР был преобразован в Главное управление картографического дела, которое выполняло функции централизованного картографического управления, осуществляющего координацию картографической деятельности, а также картографическую работу в стране. В соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный картографический центр СССР был преобразован в Главное управление картографического дела.

Таким образом, в 1941 г. в соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный картографический центр СССР был преобразован в Главное управление картографического дела, которое выполняло функции централизованного картографического управления, осуществляющего координацию картографической деятельности, а также картографическую работу в стране. В соответствии с указом от 10 сентября 1940 года Государственный картографический центр СССР был преобразован в Главное управление картографического дела.



Я. Я. Лапушкин. 1943 г.

ные годы и в течение всей Великой Отечественной войны контр-адмирал Я. Я. Лапушкин, его заместителем по политической части был организационный комиссар С. Д. Морозов.

К началу войны претерпели реорганизацию и гидрографические отряды флотов и флотилий. Их организация была приведена в соответствие с организацией ГУ ВМФ. Основное отличие заключалось в том, что в отрядах гидрографических отделений флотов и флотилий морские гидрографы были в основном в составе инженерии начальников гидрографических отрядов.

Забегая несколько вперед, следует сказать, что в августе 1941 г. по решению Советского правительства произошла реорганизация Гидрометеорологической службы СССР, в результате чего гидрометеорологический отдел ГУ ВМФ выделился в самостоятельное Управление гидрометеорологической службы ВМФ, подчиненное Главному штабу. На флотах и флотилиях были созданы Управления гидрометеорологической службы, на которые замыкались морские обсерватории и базовые гидрометеостанции. Начальники управлений подчинялись непосредственно начальникам штабов флотов и флотилий.

Важным направлением в деятельности Гидрографического управления к началу войны явилась организация манипуляторных отрядов, маневренных гидрографических отрядов и партий, военно-лоцманской службы.

Опыт навигационно-гидрографического обеспечения флота в советско-финляндской войне значительно расширил объем и уточнил требования, предъявляемые к Гидрографической службе при обеспечении боевых действий ВМФ.

Окончательная организация Гидрографической службы ВМФ нашла отражение в изданном в 1941 г. Сборнике положений о Гидрографии Военно-Морского Флота СССР.

В предвоенный период Гидрографическое управление разработало и издало ряд наставлений и инструкций по производству гидрографических исследований, использованию штурманских приборов и инструкций по эксплуатации гидрографических разделений в военное время.

22 июня 1941 г. гитлеровская Германия вероломно напала на нашу Родину. После оглашения по радио правительственного сообщения о вторжении на советскую землю фашистских полчищ командование управления срочно провело митинг лич-

Полученные при эвакуации потери картографической базы на новом месте приходилось восстанавливать в весьма тяжелых условиях.

Гидрографическое управление приняло ряд срочных мер по организации обеспечения флотов и флотилий навигационными картами, руководствами для плавания и штурманским вооружением. Предусматривалось, что Северный и Тихоокеанский флоты будут обеспечиваться картами и руководствами для плавания Восточным картографическим производством, сформировавшимся в Сибири, Краснознаменный Балтийский флот — группой обеспечения, оставленной в Ленинграде и имевшей в своем распоряжении полиграфическое оборудование. Что касается Черноморского флота и Каспийской флотилии, то для обеспечения их картографическими материалами и лоциями предполагалось создать Южное картографическое производство.

Однако в связи с ухудшением общей военной обстановки не все эти мероприятия представилось возможным сразу провести в жизнь.

Враг рвался к Москве. Правительство приняло решение эвакуировать часть учреждений из столицы. Гидрографическому управлению было приказано переехать в Сибирь к месту базирования Картопроизводства. В Москве при Главном штабе была оставлена группа из шести офицеров гидрографов.

В новом месте дислокации Гидрографическое управление провело ряд мероприятий, направленных на скорейшее налаживание издания карт, руководств для плавания и производства штурманского вооружения.

К началу 1942 г. в Сибири были созданы Составительско-корректорский отдел ГУ ВМФ, который возглавил капитан 1 ранга Н. Т. Колбягин. Издательство ГУ ВМФ под руководством инженер-капитана 1 ранга А. М. Емельянова.

В целях увеличения производственных мощностей по составлению и изданию карт, лоций и других руководств для плавания Гидрографическое управление получило от Главного управления геодезии и картографии, а также от Военно-топографического управления полиграфическое оборудование. Кроме того, на Главное управление геодезии и картографии было возложено составление и издание ряда морских карт по заданию ГУ ВМФ. Это дало возможность в короткий срок наладить издание навигационных карт и лоций и обеспечить ими боевую деятельность Военно-Морского Флота.

Во второй половине 1943 г. Составительско-корректорский отдел и Издательство были объединены и преобразованы в Центральное картографическо-издательское производство ГУ ВМФ на которое было возложено обеспечение Военно-Морского Флота картами и руководствами для плавания.

Для обеспечения боевых действий Военно-Морского Флота было составлено и издано несколько лоций и материалов по лоциям, переиздан ряд описаний радиомаяков, огней и знаков. С 1913 г. стали издаваться информационные письма, обобщавшие опыт навигационно-гидрографического обеспечения флотов и флотилий, правила гидрографической и штурманской службы, таблицы гидрометеорологических данных и многие другие пособия.

Центром, вне в жизнь перечисленных мероприятий было возложено благодаря самоотверженному труду большого коллектива Центрального картографическо-издательского производства, и в основном работали в основном ленинградцы. Ни тяжелые жилищные условия, ни продовольственные затруднения военного времени, ни частые сообщения из блокированного Ленинграда о смерти родных и близких не смогли сломить их волю. Выполняя трудные задания командования, инженерно-технический состав и рабочие по несколько суток не покидали своих рабочих мест.

Нельзя не назвать имена картографов, художников, чертежниц и работников других специальностей, самоотверженно трудившихся на своих местах. Это З. И. Балина, И. А. Баррисон, К. А. Богданов, В. Я. Вейн, О. А. Гаврилов, Г. Р. Герасименко, М. А. Городницкий, А. И. Данилов, И. А. Еременко, А. З. Зикеев, Г. Т. Кузнецов, А. И. Снетков, Д. Д. Шестопалов, А. И. Яворский и др. Некоторые из них и в настоящее время работают в Центральном картографическом производстве и на Картографической фабрике ВМФ.

Напряженная работа Центрального картографическо-издательского производства в период Великой Отечественной войны тесно сочеталась с решением вопросов научно-методического характера, совершенствованием карт и руководств для плавания, улучшением технологии их производства. Продолжалось составление Морского атласа, начатое в 1940 г.

Деятельность картографов и издателей навигационных пособий была высоко оценена Народным комиссаром Военно-Морского Флота. За доблестный труд в Великой Отечественной войне многие из них были награждены орденами и медалями Советского Союза.

Весьма важное место в деятельности Гидрографического управления занимала организация производства штурманских приборов, средств навигационного оборудования и обеспечения ими флотов.

В начальный период войны база снабжения флота приборами штурманского вооружения значительно сузилась в связи с переходом ряда предприятий-поставщиков на изготовление оружия и боеприпасов и перебазированием Завода штурманских при-

В 1944 г. появился новый, улучшенный гидромагнитный компас КГМК-4, который заменил катерный гидромагнитный компас КГМК-2, имевший малую герметичность и слабую живучесть.

Еще до начала войны в Военно-Морском Флоте стала разрабатываться инфракрасная техника, поэтому мы имели возможность уже в 1942 г. выпустить инфракрасную аппаратуру, которая применялась в ночное время при входе кораблей в базы и выходе из них, при боевом тралении, при удержании места корабля в строю во время совместного плавания.

По заданию Гидрографического управления одним из заводов был разработан и изготовлен электрически ведущий кабель «Окунь», который предназначался для вождения кораблей и судов по узким извилистым фарватерам в условиях плохой видимости.

Слабо обстояло дело с оборудованием гидрографических флотов и флотилий малогабаритными и мобильными средствами навигационного оборудования. Гидрографический отдел Научно-исследовательского гидрографического управления начал их разработку. Вскоре появились портативные гидрографические приборы, в том числе гидрографические компасы, телескопы, лупы, переносные секторные компасы, переносные секторные компасы, переносные секторные компасы.

Вскоре появились портативные гидрографические приборы, в том числе гидрографические компасы, телескопы, лупы, переносные секторные компасы, переносные секторные компасы, переносные секторные компасы.

Гидрографические флоты и флотилии справились успешно. Они изготавливали портативные ацетиленовые и небольшие карбидные фонари, переносные прожекторные электрические установки с часовым механизмом, буи, приспособленные для постановки с подводных лодок, и другую технику. Хорошая работа флотских мастерских неоднократно отмечалась в приказах Народного комиссара Военно-Морского Флота и командующих флотами и флотилиями.

В результате проведенной Гидрографическим управлением работы по обеспечению средствами штурманского вооружения и навигационного оборудования дала возможность обеспечить запросы флотов и флотилий. Состояние вооруженности флотов штурманскими приборами и средствами навигационного оборудования в течение всей войны оказалось вполне удовлетворительным, в чем была большая заслуга Б. М. Жукова, П. Бабакова, В. В. Алексеева, Н. И. Сигачева, П. А. Тихонова, З. Д. Шандабылова и др.

В августе 1943 г. из Гидрографического управления выдвинуты в передовые районы Гидрографического управления в Сибирь и Москву. В Сибирь выдвинуты были начальники управления, так как там находилась штаб-квартира Центрального картографического БМФ, которая была вынуждена временно переехать в районы военных действий, поэтому начальники гидрографического управления были в Москве и Владивостоке.



(с М. Ланушиным)

Гидрографическое управление в это время находилось в Москве. Часть управления была выдвинута в Сибирь, а часть осталась в Москве. В августе 1943 г. приказом Народного комиссара ВМФ был вновь реорганизован и переименован в Научно-испытательный гидрографическо-штурманский институт. В Сибирь остались Центральный картографическо-издательский производственный и Центральный картографический отдел.

С приходом в Москву офицеры управления стали чаще выезжать на флоты для оказания практической помощи гидрографическим службам. Так, в подготовке Новороссийской десантной операции (1943 г.) принимал непосредственное участие начальник гидрографической службы ВМФ контр-адмирал Я. Я. Ланушин.

Он оказывал большую помощь Гидрографической службе Северного флота в тщательной подготовке навигационно-гидрографической документации этой операции. За этот год награжден орденом Отечественной войны II степени.

Перед началом Великой Отечественной войны контр-адмирал Я. Я. Ланушин выезжал на Северный флот. С 21 июня по 2 июля 1941 г. он проинспектировал Гидрографическую службу Северного флота и проверил готовность гидрографических подразделений к обеспечению наступательной операции против северной группировки фашистских войск. Начальник управления оказал Гидрографической службе СФ помощь в материально-техническом обеспечении и в укомплектовании офицерами-гидрографами.

В августе 1943 г. вышло постановление Государственного Комитета Обороны, обязывавшее Народный комиссариат Военно-Морского Флота обеспечить безопасность плавания и прием судов, идущих из США в порты Владивосток и Николаевск-на-

Амуре. Народный комиссар ВМФ возложил выполнение поставленной ГКО на командующего Тихоокеанским флотом и Гидрографическим управлением.*

Решение этой задачи потребовало улучшения навигационного оборудования тихоокеанского побережья СССР

Для оказания практической помощи на Тихоокеанский флот в 1943 г. выезжал заместитель начальника ГУ ВМФ инженер-капитан 1 ранга Б. М. Жуков.

И инспекторские командировки на флоты и флотилии нередко раз выезжали заместители начальника управления капитан 1 ранга Е. Г. Гликов и С. Д. Морозов.

Специалисты управления В. И. Алексеев, К. А. Бельченко, О. А. Борщевский, Н. И. Горбунов и В. М. Никитин оказывали гидрографическим службам флотов и флотилий помощь в их боевой деятельности, в организации обмена опытом навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий флота, использования штурманской техники и средств навигационного оборудования.

Отделы Гидрографического управления готовили многочисленные материалы для Главного штаба и управлений ВМФ по вопросам, входящим в компетенцию ГУ ВМФ. Личный состав отделов занимался размещением в промышленности заказов на изготовление приборов гидрографическо-штурманской техники, согласовывал с министерствами Морского и Речного флотов вопросы обеспечения проводок боевых кораблей по внутренним водным путям, конвоев по трассе Северного морского пути, углубления каналов и фарватеров.

Большая работа была проведена личным составом управления в конце 1943 г. и начале 1944 г. по подготовке и проведению сбора начальников гидрографических отделов флотов (флотилий) и их заместителей. Сбор проводился по решению Народного комиссара Военно-Морского Флота в Москве с 24 января по 1 февраля 1944 г. Цель его — обмен опытом навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий флота.**

В работе сбора, кроме начальников гидрографических отделов и их заместителей, приняли участие представители Главного штаба и центральных управлений ВМФ, представители военно-морских учебных заведений, члены Ученого совета Гидрографического управления ВМФ.

На открытии сбора с вступительным словом выступил заместитель Народного комиссара ВМФ адмирал Л. М. Галлер, который сказал, что гидрографический сбор начинает свою работу в период, когда на фронтах Великой Отечественной войны благодаря героическим победам и доблести Красной Армии и Военно-Морского Флота произошел коренной перелом. За

* ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 258, л. 2

** ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 149, л. 268

ринских стрельб и оказывали большую помощь в уничтожении огневых позиций противника.

сдующий доклад был сделан начальником службы Черноморского флота капитаном 1 ранга А. В. Соловьевым, который поделился опытом навигационно-гидрографического обеспечения боев Черноморским флотом.

Темой доклада начальника Гидрографической службы Северного флота капитана 1 ранга Г. И. Шадрина была гидрографическая служба и навигационно-гидрографическое обеспечение конвоев. Докладчик подробно рассказал о том, как гидрографы и гидрометеорологи в сложных гидрометеорологических условиях осуществляют проводки конвоев в порты Мурманск и Архангельск по трассе Северного морского пути.

Начальник Гидрографической службы КБФ капитан 1 ранга А. А. Смирнов доложил участникам сбора о гидрографическом обеспечении проводки войск и техники по льду.

На сборе были обсуждены также доклады начальников отделов Гидрографического управления: об опыте эксплуатации штурманских приборов (докладчик — инженер-капитан 1 ранга Г. И. Баюнов), об опыте эксплуатации гидроакустических приборов (докладчик — капитан 2 ранга В. И. Алексеев), о картах и руководствах для плавания (докладчик — капитан 1 ранга Н. Т. Колбягин).

После обсуждения докладов представителей флотов и управлений выступили заместители начальника ГУ ВМФ инженер-капитан 1 ранга Е. Г. Глишков, Б. М. Жуков и начальник организационно-методического отдела капитан 1 ранга Н. Шенников. Они высказали предложения, высказанные во время обсуждения.

В заключение собрания выступил Народный комиссар Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецов. Он дал положительную оценку деятельности Гидрографической службы ВМФ за последние годы, отметил возросшую роль навигационно-гидрографического обеспечения боевой деятельности Военно-Морского Флота и то, что Гидрографическая служба значительно завоевала себе почетное место в системе флотской организации как орган непосредственного боевого обеспечения.

В результате работы сбора Гидрографическое управление получило большое количество ценного материала для окончательной отработки руководящей документации, направленной на дальнейшее улучшение навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий флотов и флотилий.

В 1944 г. Советские Вооруженные Силы одержали ряд крупнейших побед над немецкими захватчиками. В результате этих побед гитлеровские полчища были выдворены с территории нашей Родины. Началось освобождение стран Европы от ига



Г. П. КИМЧЕ
Капитан 1 ранга в отставке

НА БАЛТИКЕ



С началом подъема гидрографы Балтики приступили в летнюю кампанию 1941 г. Перед ними открывались широкие горизонты для гидрографической работы по изучению моря. Уже в мае можно было встретить гидрографические партии Балтийской гидрографической экспедиции по всему восточному побережью Балтики от Хельсинки до Инбавы. Во всех строившихся военно-морских базисах и в составе сформированных гидрографических районов были приняты к работам по обеспечению необходимыми материалами, инструментами, базирования и снабжению гидрографические экспедиции Балтийского флота (КБФ).

В июле 1941 г. в состав КБФ вошел подполковник гидрографии Павел Александрович Кимчев, который в то время находился в отпуске. Начавшиеся военные действия потребовали от гидрографической службы немедленного вмешательства и принятия мер по обеспечению боевой деятельности частей КБФ, что и было сделано в соответствии с разработанными в мирное время планами.

К началу войны Балтийский морской театр в гидрографическом отношении был в основном изучен, средства обеспечения

Генерал-полковник, доктор наук Павел Александрович Кимчев, командир Балтийской гидрографической экспедиции.

судьбу немцев и финнов в Ливонии и Эстонии. В то же время офицеры и матросы Балтийского флота и Военно-морского флота Финляндии воевали на фронтах войны. Вместе со мной в флот М. Г. Гурьевича попали и другие, но, к сожалению, только в качестве артиллерийских расчетов. В составе ВМС М. Г. и другие, бывшие в 1940 году в составе Балтийского флота, принимали участие в обороне Ревеля, в том числе и в обороне Копли, в том числе и в обороне Копли. В то же время в составе Балтийского флота принимали участие в обороне Ревеля, в том числе и в обороне Копли. В то же время в составе Балтийского флота принимали участие в обороне Ревеля, в том числе и в обороне Копли.

Мне пришлось быть непосредственным участником и свидетелем событий, которые происходили в то время на Балтийском театре войны. В то время в составе Балтийского флота принимали участие в обороне Ревеля, в том числе и в обороне Копли.

О суровых годах войны, об отваге и мужестве гидрографов Балтийского флота, о героизме и мужестве Балтийского флота, о героизме и мужестве Балтийского флота.

НАЧАЛО ВОИНЫ

В Таллине

Утром 22 июня 1941 г. застало меня в Оранienбауме, где базировалась Балтийская гидрографическая экспедиция, в командование которой я вступил в марте 1941 г. На второй день войны я был уже в Таллине. Цель моего немедленного выезда в главный штаб флота состояла в том, чтобы в соответствии с указаниями от командования Гидрографического отдела КБФ, но главным образом в том, чтобы как можно быстрее на месте сосредоточения экспедиции, оставившей свои катера и лагерное имущество в местах временного базирования. При этом эвакуация личного состава из районов работ прошла без потерь и задержек, что явилось результатом высокой организованности

подразделений экспедиции и грамотности решений, принятых командирами отрядов и начальниками партий.

Создавшаяся к тому времени обстановка не требовала пребывания всего офицерского состава экспедиции в главной базе, а тем более инженерно-технических работников, подлежащих мобилизации по месту жительства, поэтому приняли решение: оставить в Таллине столько офицеров, сколько было необходимо для выполнения заданий по обеспечению боевой деятельности флота как в самой главной базе, так и в Моонзунде. Остальную часть экспедиции во главе с командиром гидрографического отряда капитаном 2 ранга А. А. Смирновым отправили на автомашинах в Оранienбаум.

Ввиду того что начальник Гидрографического отдела КБФ капитан 3 ранга М. И. Назимов выехал в район пролива Моонзунд, мне в силу сложившихся обстоятельств пришлось остаться в Таллине и принять на себя ответственность за выполнение приказов и указаний командования флота, адресованных Гидрографической службе.

С начала июля 1941 года Военно-Воздушный Флотический флот широко развернул боевые действия: оборонял входы в Финский и Рижский заливы, восточное побережье Балтийского моря, ставил минные заграждения в Финском заливе, а также на подходах к базам противника и на его коммуникациях, оказывал содействие приморскому флангу наших войск.

Активные действия соединений флота, а затем и оборона Таллина потребовали от Гидрографической службы КБФ разнообразного по характеру и объему навигационно-гидрографического обеспечения, выходившего далеко за рамки предвоенных расчетов.



Н. Н. Целпанов. 1941 г.

В первую очередь необходимо было перевести большинство маяков и огней (а их было соответственно 61 и 280) на манипулируемый режим и организовать для этой цели специальную службу при штабе флота и в штабах военно-морских баз. С перечисленными задачами успешно справлялись все гидрографические районы, в том числе и район главной базы флота, который возглавлял старший лейтенант Н. Н. Целпанов и на который легла особенно большая ответственность за обеспечение безопасности плавания в дни обороны Таллина в июле — августе 1941

Большой объем заданий возник перед штурманским отделением Гидрографического отдела флота. На кораблях, уходивших в море, требовалось выполнить девятичасовые работы,

Тральщики ушли в море. Так впервые на флоте, в боевой обстановке, были разработаны методы уничтожения электромагнитной диверсии. Образцы катушек, усовершенствованные В. Я. Павлиновым, в последующем были разосланы Гидрографическим управлением ВМФ на другие флоты.

Немедленно и организованно приступила к исполнению своих обязанностей и «тыловая» часть Гидрографической службы, обеспечивавшая снабжение кораблей картами, пособиями и другими материалами. Особое внимание было обращено на удовлетворение запросов многочисленных мобилизованных судов Наркомата морского флота. Капитанам торговых судов надлежало не только выдать карты, но и дать общие сведения о навигационной обстановке и о порядке получения навигационной информации.

Особую популяризацию кораблей и судов в период войны информационными пособиями возглавил и отлично выполнил известный в то время гидрографический специалист В. Г. Юдичев (в прошлом командир миноносца), по состоянию здоровья переведенный на службу в Гидрографический отдел КБФ. Он обладал исключительной памятью, которая оказывала ему в службе немалую помощь. Для него не составляло труда, например, подобрать карты почти на любой район без каталога. Гидрографическая служба обязана В. Г. Юдичеву, в частности, и тем, что, несмотря на неоднократные эвакуации, не было утеряно ни одной карты или пособия.

Уже в начальный период войны в Гидрографический отдел стали поступать заявки и задания на обеспечение или выполнение работ, не предусмотренных планами предвоенного времени и возникших в ходе развертывания сил флота. Так, в июне — июле 1941 г. флот провел крупную операцию по постановке минных заграждений в Финском заливе. Придавая большое значение минным заграждениям и учитывая сложность навигационной обстановки, командование флота приказало Гидрографическому отделу откомандировать на корабли для непосредственного участия в постановке мин гидрографов и специалистов по штурманским приборам. При подготовке мы тщательно изучили картографические материалы и специальные пособия на районы минных постановок, а также выполнили подробный промер между островами Осмуссар и Руссарё. На минные заградители «Ока» и «Урал» были направлены капитан-лейтенант Н. Е. Орехов, старшие лейтенанты К. И. Овечкин и В. Д. Устабаев, лейтенант В. Г. Коломнец, воентехник 1 ранга Н. Н. Корсак, военинженер 3 ранга В. А. Лептин, а на эскадренные миноносцы — капитан 3 ранга А. И. Краснов и старший лейтенант Б. В. Румянцев.

Все увеличивавшееся движение отдельных судов и караванов по маршруту Кронштадт — Таллин — Моонзунд — Ханко в условиях минной опасности потребовало организации лоцманской

На погрузку транспортов, стоявших главным образом в Купеческой гавани, где находились наши гидрографические суда «Мернпоег», «Лоод», «Рулевой» и плавучий маяк «Таллин» отводилось несколько часов. За такое короткое время нужно было упаковать имущество, перевезти и погрузить его на суда, а так как планов по эвакуации не составлялось, то склады очистились от всего, что там находилось, без всякой последовательности. Это, как и следовало ожидать, привело к тому, что многое пришлось возвращать, поскольку флот оставался в Таллине. Несмотря на неоправданную поспешность, наши хозяйственники во главе с интендантом 2 ранга А. Е. Лазимиром сумели сохранить шторманское вооружение, морские навигационные карты и руководства для плавания.

В штабе флота рекомендованные курсы для следования судов в Оранienбаум получить не удалось, поэтому, учитывая все возрастающую минную опасность, решили идти прибрежным фарватером у южного берега Финского залива — более длинным и сложным из-за мелководья и банок, но, как мы предполагали, свободным от мин.

Из Таллина вышли 1 июля. Переход закончился благополучно, хотя продолжался почти двое суток из-за тихогоходного плавучего маяка «Таллин» (его скорость не превышала 5 узлов).

Уходя в Оранienбаум, я получил указание Военного совета флота по прибытии в Оранienбаум возглавить базировавшиеся там гидрографические подразделения: Кронштадтский гидрографический район, производственные мастерские по ремонту штурманских приборов, отряд гидрографических судов — и в соответствии с обстановкой принимать решения по использованию возможностей Гидрографической службы для обеспечения боевой деятельности соединений флота.

Обстановка к моменту нашего возвращения здесь также изменилась: 26 июня Финляндия вступила в войну. Кронштадтская военно-морская база из тыловой превратилась в действующую. В гидрографический район, который возглавлял капитан 3 ранга Л. А. Умовский, стало поступать все больше и больше запросов и указаний по обеспечению боевых действий сил флота и созданию соответствующего режима плавания на фарватерах. О характере этих заданий и их выполнении я подробно расскажу несколько ниже, а сейчас хочу только отметить, что Кронштадтский гидрографический район умело и организованно удовлетворял запросы командиров соединений и кораблей флота.

Офицерский состав экспедиции, находившийся в Оранienбауме, также привлекался к выполнению различных работ. К сожалению, в то время мы понесли и первые потери. Геодезическая партия, направленная для обеспечения артиллерии на Карельский перешеек, попала в засаду. Начальник партии капи-

молодых гидрографа — лейтенанты А. П. Витязев и Т. М. Кудинов. Нет необходимости говорить о той ответственности, которая легла на их плечи. Без преувеличения можно сказать, что именно от них зависел благополучный исход операции. Ответственности усугублялась еще и тем, что, несмотря на проведенные дноуглубительные работы, даже значительно разгруженный крейсер должен был идти в некоторых местах виритирку к грунту. Но другого выхода не было. Люди сделали все, что позволяли время и технические возможности землечерпалов.

Необходимо заметить, что во время проводки крейсера по каналу возникали сложные ситуации, выход из которых требовал от обеспечивавших ее офицеров



А. П. Витязев. 1958 г.

настойчивости и выдержки. Впервые в первые часы кр... грунта, что являлось... вильных рек... диру корабля на... тике штабными офицерами, невзирая на категорическое возражение А. П. Витязева.

Для... возглавлявший... адмирал В. П. Дрозд... крейсера руко... расчетами и... рафов, а всех причастных к инциденту отстранил от управления кораблем. Доверие адмирала помогло А. П. Витязеву и Т. М. Ку

динову с успехом выполнить возложенные на них обязанности.

На следующий день крейсер, успешно пройдя самые трудные участки канала и мелководья Моонзунда, прибыл благополучно в Таллин. За крейсером прошли другие корабли и суда с большой осадкой.

Несколько позже район Моонзунда стал базирования эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей и тральщиков, сведенных в отряд. По его территории возложена оборона островов, проведение активных действий в Рижском заливе и постановка мин на вражеских коммуникациях. Навигационно-гидрографическое обеспечение действий отряда и многочисленных в этом районе судов, снабжавших гарнизоны островов, приняли на себя начальник островного гидрографического участка старший лейтенант И. П. Чинко и начальник участка в городе Хапсалу капитан-лейтенант М. И. Махонин. На них возлагалось поддержание благоприятного навигационного режима в этом районе. Одновременно была создана военно-лодчанская служба специально для Моонзунда с базированием на Триги. Возглавил ее лейтенант Т. М. Кудинов. В состав

[illegible]

достоинства 2-2-3-3-3-3-3 и Т.М. Жилиной с учетом работы на Машинном и механическом заводах августа 1940 года в Рязани, на заводе Сормов (25000). Так или иначе, именно

в обороне островов и вместе с остальными подразделениями гидрографами разделили горечь окружения и последовавших тяжелых испытаний.

В этот начальный период войны для флота, как и для всей нашей страны, периодом было состояние некоей боевой политико-воспитательной готовности, которую требовал срочный ответ воевавших людей. Коммунистическая партия и ее лидеры были мобилированы на организацию героическо-трудовой работы и гидрографическая гидрографическая служба ВМФ.

На Балтийском флоте в первую очередь, конечно, мобилизована была морская гидрографическая служба ВМФ. Именно она была первой, кто полностью ответил своим делом на «призыв войны».



В. Ф. Трибун (1941)

«Призыв войны» — это был не только призыв, это была мобилизация, это была мобилизация на войну, это была мобилизация на войну, это была мобилизация на войну.

Вот почему в этот период гидрографическая служба ВМФ была первой, кто полностью ответил своим делом на «призыв войны».

Уже по этому обстоятельству первая награда за войну была дана гидрографической службе ВМФ. Это была первая награда за войну, это была первая награда за войну.

Вот почему в этот период гидрографическая служба ВМФ была первой, кто полностью ответил своим делом на «призыв войны».

Вот почему в этот период гидрографическая служба ВМФ была первой, кто полностью ответил своим делом на «призыв войны».

Вот почему в этот период гидрографическая служба ВМФ была первой, кто полностью ответил своим делом на «призыв войны».

В. Ф. Трибун Балтийцы вступают в бой Калининград 1941 г.

10 августа Ставка Верховного Главнокомандования отдала приказ об эвакуации защитников Галлина и о прорыве главной базы флота в Кронштадт. Таким образом, после месячной обороны Галлина флот, сохранивший боеспособность, по линии защиты с берега, готовился покинуть свою главную базу.



И. Т. Пятюшев — 1941 г.

Наши суда, стоявшие в Минной гавани, находились в готовности № 1. На судах, имевших боеприпасы и другое имущество были 12 судов, находившиеся для прихода и снабжения кораблей флота.

Через час, получив приказание на эвакуацию, флот начал выходить из гавани. Судам было дано указание выходить по маршруту № 1. Судам — назначенным у минной обороны флота, выходящим по маршруту № 2, в дальнейшем — в боевой состав. Выступили наши суда. В 10 часов 15 минут вышло в состав флота адмирал флота СССР Николай Иванович Гомозов, наши суда по плану выходящие по маршруту № 2, выходявшие в маршруты № 1 и № 2. Судам, выходящим по маршруту № 2, было дано указание занять место в караване.

После доклада адмиралу мы получили от командира Гидрографического отдела флота полковником И. Т. Пятюшевым дополнительные указания от офицеров штаба на переход. Пожелав друг другу счастливого плавания, направились на суда. И. Т. Пятюшев шел на «Рылевом», а мне предстояло идти на «Гидрографе», которому надлежало через 3—4 ч. занять место в караване.

С 10 часов 20 минут намеченные к выходу корабли и транспорты начали отходить от стенок, сниматься с якорей и на малом ходу приближаться к выходу из гавани. Выстроившиеся за боновым ограждением тральщики, дав сигнал к движению, потянули за собой колонну. Первым за тралом шел транспорт

катером № 11 и лодке «Новик». В этот момент в Цитадели
тоже стояла лодка финских «стрелков» с двумя обра-
тами «облаках», происхождение которых было связано с кораблем
вахтенного офицера «Гидрографа» с детства охоты на лодки
или на сближение. Неудачно попытка, что закончилась
финские шноцкоровские «штурман». Полностью противостоит. Су-
да вооружено. Винтовки и личное оружие могли оказать
услугу только в непосредственном соприкосновении с против-
ником.

Трудно сказать, чем бы кончилась эта встреча, но, к нашему
счастью, этого не произошло. Произошло редкое стечение обстоя-
тельств: в этот момент курсом шли морские охотники, которые
быстро сбили с курса лодку, своим огнем заставили финские катера
отойти. Как после выяснилось, на морских охот-
никах шел помощник флагманского штурмана флота капитан-
лейтенант Ю. П. Ковель.

Поблагодарив взмахами фуражек проходивших мимо нас
герников, мы продолжали догонять караван, но, пройдя
несколько миль, столкнулись с третьей, пожалуй, самой ковар-
ной опасностью — с плавающими минами, подсеченными траль-
щиками. Они убедительно свидетельствовали о том, что мы нахо-
димся на минном поле. Если учесть, что «Гидрограф» имел осадку
более 3 м (это было самое глубокосидящее гидрографическое
судно), а протраленный фарватер ничем не зафиксирован, то
наше положение было малоприятным.

Усилив наблюдение и оставляя мины с подветренного борта,
мы продолжали благополучное продвижение к видневшимся
впереди кораблям. Расстояние до них сокращалось необычно
быстро и только потому, что это был уже не движущийся караван,
а подбитые и тонущие суда.

Эскадренный миноносец «Фридрих Энгельс» лежал в дрейфе
с большим дифферентом на корму. Было видно, что он обречен
на гибель. С его палубы поспешно сходили на стоявший у борта
катер последние члены команды, а через несколько минут, уже
на наших глазах, очередной взрыв на которую навалился
кормой миноносец, решил его судьбу. Корабль резко осел на
корму, затем мгновенно принял вертикальное положение и за
несколько секунд погрузился в клокочущую вокруг него воду,
издав при этом, как бы прощаясь, последний гудок. Все находив-
шиеся на палубе и мостике «Гидрографа», без предварительной
команды, сияли фуражки. Так на наших глазах закончил свою
славную жизнь один из эскадренных миноносцев типа «Новик»,
находившийся в составе флота около 20 лет.

Если здесь наша помощь не потребовалась, то людям на тону-
щем танкере № 11 она была необходима. Приблизившись, мы
увидели, что он лежит на борту. На палубе сотни людей удерживались за различные надстройки, многие плавали в нефти

20 января 1942 г. прибытием в Крон-
штадт кораблей Балтийского флота (БФ) был
завершен этот невиданный, редкий
по трудности и опасности прорыв фло-
та из Таллина. Он оказался особенно
сложным для транспортов и вспомога-
тельных судов, так как они не имели
даже зенитной артиллерии и не
могли идти с такой скоростью, как
боевые корабли. Из-за этого, авиация противника преследовала их с воздуха.

9-11-2000-1981

Гидрографы разделили вместе с личным составом флота свои ресурсы и силы, приняли непосредственное участие в спасении и благополучном возвращении и благодаря проявленной при этом находчивости и героизму подняли из воды более 500 человек, что и отмечено в наградных листах многих офицеров и матросов. Нельзя не сказать и о том, что отважные гидрографы, совершив героические подвиги, сыграли большую роль в благополучном возвращении и тем самым в сохранении личного состава Гидрографической службы, покидавшего Таллин.

На полуострове Ханко

Гидрографы, находившиеся среди проставленных гангут, вложили и свою долю в героическую оборону военно-морской базы Ханко. Они обеспечивали высадку десантов на острова противника, выполняли задания по обеспечению стрельб артиллерии и противоминному тралению, занимались навигационным оборудованием фарватеров. Гидрографы старший лейтенант Л. П. Горбунов, лейтенанты Н. Г. Захаров, Я. М. Коркин, Г. Я. Оводовский, М. М. Спиридонов принимали непосредственное участие в высадке многочисленных десантов. Эти офицеры уверенно и смело выполняли обязанности лоцманов, проводя катера с десантом к местам высадки. Всего защитниками Ханко было захвачено у противника 18 островов.

В последующем гидрографы доставляли на катерах закрепившимся на островах десантникам боеприпасы, продукты, подкрепление.

Следует отметить, что к началу Великой Отечественной войны в районе военно-морской базы Ханко мы имели временные крупномасштабные карты и подробные описания, составленные по данным комплексных гидрографических работ, выполненных в 1940 г. под руководством опытного гидрографа капитан-лейтенанта Н. П. Ключева лейтенантами В. В. Бекленищевым, С. В. Дуевым, Н. П. Поповым и В. Е. Третьяковым, инженерно-техническими работниками экспедиции В. И. Алексеевым, В. К. Жуковым, Ф. П. Улаевым, В. А. Фикельштейном и др. На полуострове была создана густая государственная геодезическая сеть. Это способствовало успешному выполнению гидрографами заданий по обеспечению артиллерийских стрельб и других видов боевой деятельности частей и кораблей базы.

Признаком того, что командование базы придавало серьезное значение навигационно-гидрографическому обеспечению этих действий, явилось ходатайство базы перед командующим флотом об усилении офицерами подразделений гидрографического района Ханко, которым командовал тогда капитан-лейтенант П. А. Чижев. Командующий удовлетворил ходатайство, и туда были направлены воентехник 1 ранга А. А. Капшунов, лейтенанты В. С. Зябрев и В. Е. Санников, старший политрук П. Г. Скворцов. С первых же дней они включились в боевую жизнь гарнизона.



А. А. Капшунов и В. С. Зябрев. Ханко, 1941 г.

Как и в других районах боевых действий, гидрографы много работали на артиллеристов: в геодезическом обеспечении артиллерийских стрельб нуждались и мощные железнодорожные установки, и «сорокапятки», располагавшиеся на островах.

Гидрографы принимали здесь участие и в контрбатареиной борьбе с полевой артиллерией противника. В холодные осенние ночи на пронизывающем ветру они устанавливали на геодезических пунктах теодолиты и вели инструментальную разведку, засекая вспышки орудий противника, находившихся в прифронтовой полосе.

Однажды на одном из островов во время привязки батареи финны открыли артиллерийский огонь по работавшим у теодолита В. С. Зябреву и А. А. Капшунову, которые в силу необходимости установили его на открытой вершине скалы. К счастью, обошлось без жертв, задание было выполнено. Но военная судьба не для всех гидрографов-ханковцев оказалась счастливой. Так,

гидрографическое судно «Веха», выполнявшее задание ночью, в сложной навигационной обстановке, оказалось на минном поле и подорвалось. Командир лейтенант Г. В. Келлерман и весь экипаж судна погибли. Утром был найден лишь спасательный круг с надписью: «Гису «Веха».

Принимали гидрографы активное участие и в эвакуации на полуостров Ханко защитников острова Хнума (Даго) — последнего из героически оборонявшихся островов Моонзунда.



Г. В. Келлерман. 1940 г.

С 20 по 22 октября 1941 г., используя все имевшиеся плавсредства: морские охотники, гидрографические мотоботы и катера, под общим командованием старшего лейтенанта Л. Н. Горбунова удалось в условиях штормовой погоды снять с острова Хнума 570 человек. Отважные действия гидрографов командование оценило по достоинству. Так, бывший командир гидрографического судна Ханко генерал-лейтенант С. И. Кабанов в своих воспоминаниях пишет: «В ноги надо было кланяться всем матросам и капитанам этих маленьких, уже давно выслуживших свой срок гидрографических ботов за их удалство, бесстрашие и преданность долгу».

С задания не вернулся отважный гидрограф лейтенант Н. Г. Захаров. Он снял с острова около 50 человек, но бот пришел уже без него. Вот что рассказали очевидцы гибели Н. Г. Захарова. Во мраке штормовой ночи он находился на палубе штурманского судна, когда в него ударил волнорыв. Захаров упал на подводную скалу, резко накренился. Захаров оказался в воде и погиб.

Л. Н. Горбунов и Н. Г. Захаров. За героизм и отвагу Л. Н. Горбунов был награжден орденом Красного Знамени, а Н. Г. Захаров — орденом Красной Звезды (посмертно). В то время такие награды офицеры могли получить только за исключительные боевые заслуги.

В конце октября и в начале декабря началась эвакуация гарнизона с полуострова Ханко. Это была, как известно, крупная и очень сложная операция, проведенная с 26 октября по 2 декабря 1941 г. К ее обеспечению были привлечены все службы флота, в том числе и гидрографическая.

Еще до выхода кораблей и судов в море личный состав штурманского отделения Гидрографического отдела во главе

* С. И. Кабанов. На дальних подступах. М., 1971, с. 250.

наказан артиллеристов К. П. Оревиным и прикомандированных к нему, которые производят капитан А. П. Соколов, произвел тщательную проверку и регулировку штурманских приборов на АВ кораблях, ДЭЗ и телеграфной, определено и установлено на всех кораблях. Для обеспечения порядка работы на судне Соколовым были назначены старшим артиллеристом В. С. Горюнов и В. П. Соколовым, а также командиром штурманских приборов — капитаном Д. М. Антонов, Е. Я. Соколов, П. А. Кудряков, Садоров, О. А. Соколов, В. П. Коронцов, Г. А. Мерин, А. Чуваев.

H. T. Johnson, 2003, p. 1

В последнем эшелоне, ушедшем с Ханко вечером 2



Б. В. Румянцев, 1942 г.

«И. Сталин» следовал манипуляторный отряд и часть офицеров гидрографического района. На траверзе Таллина турбоэлектроход подорвался на минах, потерял управление и ход, но остался на плаву. Попытки эскадренного миноносца «Славный» взять судно на буксир не увенчались успехом, удалось снять лишь асть людей.

На турбоэлектроходе возник пожар, но гидрографы капитан-лейтенант Н. А. Чижов, старший лейтенант Н. М. Писеев, старший политрук Н. Г. Скворцов, политрук Н. К. Гостомыслов, мичман В. И. Шабров и матросы отряда сумели сохранить хладнокровие и выдержку, что помогло им уйти на шлюпке с группой пассажиров на восток, где их затем подобрали наши торпедные катера. Турбоэлектроход был захвачен фашистами, и оставшиеся на нем люди попали в плен.

Суровая служба сплотила ханковцев, воспитала в них отвагу, решительность и взаимовыручку, поэтому в дальнейшем, уходя на задание, гидрографы старались взять с собой матросов, сражавшихся на

В операции в качестве транспортных средств использовались и гидрографические суда. Они сделали несколько переходов на Ханко. 22 ноября, во время перехода в составе конвоя с Ханко, подорвался на минах и затонуло гидрографическое судно «Азимут». Спасшихся с него не оказалось. Вместе с экипажем погибли командир судна капитан-лейтенант К. И. Лисица, его помощники Герой Советского Союза старший лейтенант А. Г. Ефремов — участник плавания и зимовки на ледокольном судне «Георгий Седов» — и лейтенант Б. А. Голников.

Для оставшихся в строю гидрографических судов это была не последняя операция и не последнее испытание. Среди командиров судов гидрографического района в это время погибли капитан-лейтенант А. Г. Ефремов, старший лейтенант М. И. Колосов, старший лейтенант М. М. Смирненко, мичман М. А. Денисов, О. П. Луккин-Лебедев, В. Г. Коломнец, лейтенанты Н. М. Колосов, В. И. Плоткин, Н. Ф. Калашников.



Герой Советского Союза
А. Г. Ефремов

В. В. Кох, А. И. Сероголеский, связист отряда капитан-лейтенант А. А. Богун, а также механики отряда инженер-механик 1-го ранга В. К. Брейтштрехер и И. Ф. Вовк во главе с командиром отряда гидрографических судов капитаном 2-го ранга М. М. Драчевым еще много раз выполняли различные задачи. С помощью гидрографического флага всегда можно было встретить на всех действовавших и вновь прокладываемых фарватерах.

К сожалению, отряд гидрографических судов Гидрографического флота КБФ понес в 1941 г. большие потери — почти все гидрографические суда погибли при выполнении боевых заданий.

Завершение первой летне-осенней кампании

После того как Гидрографический отдел КБФ перенесся в Галлина в Ленинград, возникла необходимость в организации и проведении работ, привести организацию гидрографической службы в соответствие с требованиями обеспечения действий флота в новых условиях, создавшихся на театре войны.

В результате этих мероприятий Гидрографический отдел КБФ к концу 1941 г. организационно представлял собой:

1. Гидрографический отдел флота, его отделения и части, начальниками которых были капитан 3-го ранга И. Ф. Павлов, капитан 1-го ранга К. И. Орешкин, старший политрук П. Г. Скворцов, капитан-лейтенанты Я. Б. Литвер и М. Топалов, интендант 2-го ранга А. Е. Лазимир, техник-интендант 1-го ранга И. В. Гудов.

2. Отряд гидрографических судов (командир — капитан 1-го ранга М. М. Драчев).

Производственно-ремонтные мастерские (начальник — капитан-лейтенант А. И. Гранцев, позднее воентехник 1-го ранга П. А. Курлаков).

3. Маневренные гидрографические подразделения, сформированные на основе штатов гидрографической экспедиции.

4. Гидрографический отряд (командир — капитан-лейтенант Н. И. Ключев).

5. Гидрографический отряд (командир — капитан-лейтенант И. В. Прушин).

6. Гидрографический отряд (командир — капитан 2-го ранга В. И. Бородин).

7. При Гидрографическом отделе флота были сформированы 2 манипуляторных отряда, дислоцировавшихся в Ленинград.

1-й манипуляторный отряд (командир — старший лейтенант П. Г. Аксамитов, комиссар — старший политрук П. К. Гостомыслов);

2-й манипуляторный отряд (командир — старший лейтенант С. В. Дуев, комиссар — старший лейтенант И. Ф. Бородин).

Из числа ранее существовавших районов и участков Гидрографической службы были сохранены:

Кронштадтский гидрографический район (начальник капитан 3 ранга Л. А. Умовский) с манипуляторным отрядом, 15 манипуляторными пунктами и лоцманской службой;

— Ладожеский гидрографический район (начальник — капитан-лейтенант В. Е. Половников) с манипуляторным отрядом и 10 манипуляторными пунктами;

— Ленинградский гидрографический участок (начальник — капитан 2 ранга С. С. Каташков);

— Осиновецкий гидрографический участок (начальник — капитан-лейтенант П. Т. Ивановский) с приданным ему гидрографическим судном «Сатурн» (командир — Х. Н. Мамян);

— Гидрографический участок на острове Лавенсари (начальник — капитан-лейтенант А. А. Мартынов).



Командование Гидрографической службы КБФ. Слева направо: Я. И. Бабкин, Г. И. Рыбин, Г. И. Зима, П. Т. Пятишев, А. А. Смирнов. 1943 г.

Несмотря на то, что к концу 1941 г. мы потеряли около 40 офицеров-гидрографов, погибших при выполнении боевых заданий, все вновь сформированные подразделения Гидрографической службы флота были укомплектованы офицерами ранее существовавших районов и офицерами с затонувших гидрографических судов.

Произошли также изменения в руководящем составе Гидрографического отдела флота. Начальником Гидрографического отдела был назначен капитан-лейтенант Г. И. Зима, первым заместителем — капитан 3 ранга Г. И. Рыбин, заместителем по гидрографии — капитан 2 ранга А. А. Смирнов, помощником по материально-техническому обеспечению — капитан-лейтенант Я. И. Бабкин. В должности военкома Гидрографического отдела остался полковой комиссар И. Т. Пятишев.

Здесь уместно сказать доброе слово о военном комиссаре, ставшем затем моим заместителем по политической части, Иване

Гимефеевиче Пятышеве. Старый большевик, участник гражданской войны, И. Т. Пятышев обладал большим опытом партийно-политической работы, которая направлялась им на воспитание личного состава твердой уверенностью в полной победе советского народа над фашизмом.

Принципиальный и требовательный, но справедливый и отзывчивый к нуждам людей, полковой комиссар И. Т. Пятышев был душой Гидрографической службы КБФ.

После непродолжительного пребывания в Ораниенбауме Гидрографический отдел КБФ перебазировался в Ленинград в здание Адмиралтейства, заняв помещения Гидрографического управ. ВМФ, личный состав которого был усилен.



И. Т. Пятышев. 1947 г.

В здании Адмиралтейства мы начали работу в полном составе. Однако, к сожалению, что-то в плане организации работы не было предусмотрено, но в дальнейшем мы смогли справиться со всеми трудностями и сотни зажигательных бомб, снарядов дальнобойной артиллерии оказались на территории. Естественно, были потери в личном составе; среди гидрографов четыре офицера получили ранения.

С целью дальнейшего улучшения работы Гидрографической службы КБФ было принято установить связи с начальником штаба флота и командующим и гидрографическим отделом штаба флота. Для нас это было чрезвычайно важно, так как мы не имели связи с штабом флота. В гидрографическом отделе штаба флота мы получили помощь в этом вопросе от начальника штаба флота. Заведующий отделом КБФ капитан 3 ранга Ю. П. Ковель. Он помогал нам в особенностях работы штаба, с руководством отделов, за что мы ему были весьма благодарны.

Вскоре на должность флагманского штурмана КБФ был назначен капитан 2 ранга А. В. Забелло — высокообразованный специалист, исключительно тактический человек. С ним мы прошли через всю войну: вместе отрабатывали предложения командованию флота по штурманским и навигационно-гидрографическим вопросам, вместе участвовали во многих операциях КБФ.

Успешному установлению контактов способствовало также и то, что со стороны начальника штаба флота вице-адмирала Ю. Ф. Ралля, который был назначен на эту должность в сентябре 1941 г., мы нашли полное понимание наших возможностей при решении вопросов обеспечения боевых действий сил флота.

Ценное содействие Гидрографическому отделу оказывал начальник оперативного отдела штаба флота капитан 1 ранга А. Н. Петров, который со знанием дела и с пониманием относился к деятельности Гидрографической службы, что помогало нам более рационально использовать силы и средства при решении задач по обеспечению боевых действий соединений и кораблей КБФ.

Важную роль в успехе нашей деятельности играли тесные деловые взаимоотношения с политическим отделом флота. Сотки политотдела оказывали повседневную помощь руководящему составу гидрографических подразделений в проведении политико-воспитательной работы среди личного состава, в под-

держании боевого духа и устойчивости боевого настроения. Политотдел флота оказывал помощь в решении вопросов, связанных с материальным обеспечением, организацией отдыха, культурно-просветительской работой, а также в решении вопросов, связанных с организацией боевого дежурства, с организацией охраны, с организацией связи, с организацией медицинской помощи, с организацией питания, с организацией санитарии, с организацией быта, с организацией жилищно-коммунального хозяйства, с организацией охраны труда, с организацией охраны окружающей среды, с организацией охраны здоровья, с организацией охраны жизни и передислокация личного состава. Политотдел флота оказывал помощь в решении вопросов, связанных с организацией боевого дежурства, с организацией охраны, с организацией связи, с организацией медицинской помощи, с организацией питания, с организацией санитарии, с организацией быта, с организацией жилищно-коммунального хозяйства, с организацией охраны труда, с организацией охраны окружающей среды, с организацией охраны здоровья, с организацией охраны жизни и передислокация личного состава.

Политотдел флота оказывал помощь в решении вопросов, связанных с организацией боевого дежурства, с организацией охраны, с организацией связи, с организацией медицинской помощи, с организацией питания, с организацией санитарии, с организацией быта, с организацией жилищно-коммунального хозяйства, с организацией охраны труда, с организацией охраны окружающей среды, с организацией охраны здоровья, с организацией охраны жизни и передислокация личного состава.

Политотдел флота оказывал помощь в решении вопросов, связанных с организацией боевого дежурства, с организацией охраны, с организацией связи, с организацией медицинской помощи, с организацией питания, с организацией санитарии, с организацией быта, с организацией жилищно-коммунального хозяйства, с организацией охраны труда, с организацией охраны окружающей среды, с организацией охраны здоровья, с организацией охраны жизни и передислокация личного состава. Политотдел флота оказывал помощь в решении вопросов, связанных с организацией боевого дежурства, с организацией охраны, с организацией связи, с организацией медицинской помощи, с организацией питания, с организацией санитарии, с организацией быта, с организацией жилищно-коммунального хозяйства, с организацией охраны труда, с организацией охраны окружающей среды, с организацией охраны здоровья, с организацией охраны жизни и передислокация личного состава.

С такой нагрузкой личный состав Кронштадтского гидрографического района вместе с прикомандированными к нему офицерами из Гидрографического отдела флота успешно справился, чему, несомненно, способствовало и то, что наряду с молодыми офицерами в районе служили гидрографы-ветераны капитаны 3 ранга В. Я. Гонне и Г. С. Жвания, отлично знавшие район плавания и его навигационное ограждение, которое они выставляли в течение нескольких десятков лет.

Ветераны капитаны 3 ранга В. Я. Гонне и Г. С. Жвания, отлично знавшие район плавания и его навигационное ограждение, которое они выставляли в течение нескольких десятков лет.

На фарватерах между Кронштадтом и одесской Лавенсари были разбросаны около 60 манипуляторных пунктов, которые обслуживались и управлялись манипуляторным отрядом под командованием капитан-лейтенанта В. С. Братухина (это командир отряда — капитан 1 ранга В. С. Фигуров и военный врач 2 ранга Г. Н. Мусоров) — 50 офицерами и матросами, подготовленными в десанты этой специальности в мирное время. Несколько пунктов в главном фарватере Кронштадт—Лавенсари был устаревший радиолокатор. Надо заметить, что как здесь, так и на фарватере Кронштадт—Лавенсари, в отряде были подготовлены соответствующие экипажи с соответствующими функциями и узлами радиотехнических средств: гидроакустика, радиотелеграф, радиотелефон, радиосвязь и радиоустановка для передачи сигналов. Командир отряда — капитан 1 ранга В. С. Фигуров, командир отряда — капитан 1 ранга Г. Н. Мусоров, командир отряда — капитан 1 ранга В. С. Братухин.



Н. И. I

Для обеспечения фарватерам и прибрежным фарватерам и транспортом по приказу командующего флотом в Кронштадтской военно-морской базе был создан военно-лоцманский пункт. Начальником его был назначен старший лейтенант Н. Л. Ветухин, командир отряда — старший лейтенант Г. Н. Шварц, В. Л. Застаев, а также привлекались по необходимости другие офицеры: старший лейтенант А. В. Дымченко, Я. М. Коркин, И. Н. Косов, А. Л. Жуков, И. А. Оболкин, И. Т. Олсенов, Г. Ф. Роценко, В. В. Застаев, М. М. Спиридонов. Хорошее знание района плаванья позволило офицерам успешно выполнить возложенные на них обязанности, в которые входила не только проводка судов, но и участие в контрольном наблюдении за движением судов и одновременно проверяли средства навигационного оборудования. Работа их всегда была сопряжена с риском. Так, Е. М. Голубнов, Н. Т. Олсенов, И. А. Оболкин, Г. Ф. Роценко получили ранения или контузии, но после лечения они продолжили подняться на мостики кораблей и снова входить в боевые и обстрелов, на узких фарватерах, лишавших возможности маневрировать, спокойно, с сознанием ответственности за жизнь людей и сохранность доверенных им кораблей.

Трудно представить объем выполненных лоцманами заданий, который был выполнен за 5 месяцев военных действий в 1941 году. Всего было проведено по фарватерам 680 различных рейсов, из них 324 боевых кораблей.

Случаев аварии или гибели судов по вине лоцманов не было.

Обеспечение безопасности плавания проходило в очень тяжелых условиях, сложившихся в районе Кронштадта и особенно в Невской губе. Вся губа полностью просматривалась и простреливалась противником из Нового Петергофа и Стрельны. Движение кораблей и транспортов по Морскому каналу, да и по всем другим фарватерам, обеспечивалось рядом мер, представлявших собой совокупности целую операцию, в которой принимали участие тральщики, дымзавесчики, корабельная и береговая артиллерия.

В этих условиях была проведена эвакуация из Койвисто (Приморск) войск 115-й и 123-й дивизий, оказавшихся в окружении. В эвакуации принимали участие гидрографы Б. Л. Беркутов и В. А. Черкасов. Б. Л. Беркутов был тяжело контужен и поднят из воды после гибели катера, на котором находился.

Следующие задания подобного характера потребовали уже значительно большего числа гидрографов и более серьезной подготовки.

Постепенно была разработана программа работ в Невском заливе и из Ораниенбаума ряд соединений и частей, предназначенных для обороны Ленинграда. В связи с этим командующий флотом приказал оборудовать фарватер для пропуска судов в северной части Невской губы, чтобы разгрузить Морской канал и в дальнейшем более эффективно использовать его для пропуска судов. Для этого было необходимо установить заграждение и манипулировать им, ограждение, предварительно произведя на найденном фарватере гидрографическое траление.

Выполнение этой чрезвычайно срочной и важной работы было поручено гидрографам капитану 3 ранга Г. С. Жвания, лейтенантам Ф. С. Водневу и В. И. Герасименко, в распоряжение которых были поставлены гидрографические суда «Гидрограф» и «Гидрограф-2» (командиром «Гидрограф-2» был лейтенант А. И. Серогодский). С заданием они справились успешно. Фарватер был оборудован 20 мая 1941 г. и оборудован 4 светящими манипуляторными пунктами. В конце октября 1941 г. по новому фарватеру и Морскому каналу было перевезено шесть стрелковых дивизий с артиллерией и другой боевой техникой. Наши мелкосидящие суда сделали 180 безаварийных рейсов.

На Невском канале гидрографическую работу, которую возглавлял капитан 2 ранга С. С. Каташков, была возложена ответственность за обеспечение безопасности плавания кораблей по фарватерам устья Невы, которые тогда приобрели значение как важные коммуникации. Фактически же «хозяином» фарватеров оставался помощник начальника гидрографического участка старший лейтенант И. П. Матвеев, призванный из запаса известный яхтсмен, прекрасно знавший условия плавания в Невской губе и пользовавшийся в этом отношении непререкаемым авторитетом. Уже в первые дни войны он был награжден орденом Красного Знамени. С помощью матросов манипуляторного отряда

И. П. Матвеев своевременно подготовил все фарватеры для приема столь большого потока кораблей. Фарватеры надежно служили не только до конца блокады, но и в последующие годы.

В БЛОКАДЕ

(остров Котлин, северные и южные форты Кронштадта, Ижорский и Южный укрепленные районы между Старым Петергофом и Кер-



Г. Н. Рыбин

ново, острова восточной части Финского залива до Гогланда включительно, северный берег Певской губы (назаднее Лахты), где находились части флота и береговой обороны.

На личный состав отряда возлагалось точное геодезическое определение позиций наших корабельных, железнодорожных, береговых и зенитных батарей, вычисление батарейных формул, подготовка других исходных данных для стрельбы, изготовление артиллерийских планшетов для фортов и дивизионов и, главное, разведка батарей противника путем инструментальных измерений артиллерийских вспышек.

В начале отрядом руководил капитан 3 ранга Г. Н. Рыбин, который в конце октября 1941 г. был назначен на должность заместителя начальника Гидрографического отдела флота и сдал руководство отрядом не менее опытному гидрографу капитану 3 ранга В. И. Воробьеву. В отряд входили старший лейтенант М. П. Мартынов — заместитель командира отряда, инженер-капитан 2 ранга Н. П. Гринько — заместитель начальника геодезического обеспечения, в которую входили лейтенанты К. Г. Куриловский, А. И. Мохначев, А. Б. Намгаладзе и военный техник 2 ранга Ф. С. Павлов. В отряд были также включены матросы манипуляторного отряда.

В течение 5 месяцев, с начала ноября 1941 г. до апреля 1942 г., группа геодезического обеспечения определила 137 точек центров наших флотских батарей и отдельных орудий, изготовила 127 артиллерийских планшетов для стрельбы по невидимым целям.* Основная часть морской артиллерии Кронштадтской



В. И. Воробьев

В течение 5 месяцев, с начала ноября 1941 г. до апреля 1942 г., группа геодезического обеспечения определила 137 точек центров наших флотских батарей и отдельных орудий, изготовила 127 артиллерийских планшетов для стрельбы по невидимым целям.* Основная часть морской артиллерии Кронштадтской

* ЦОМФ, ф. 7, к. 1, л. 107, 108.

технической базы брига «Победа» тактическими мероприятиями для выполнения стратегических задач, в первую очередь, в отношении вражеского окопа на стандартном расстоянии до центра брига — на запад.

Группа инженерных работ брига «Победа» приступила к выполнению работ по инженерному обеспечению брига в период с декабря 1941 г., когда было обнаружено 30% минный барьер — противотанковый, противопехотный. Демонстрация в Кривополье, и в частности, по данным этой группы, которая была создана в соответствии с командой командира брига «Победа» в начале января 1942 г. была организована в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта, что было организовано в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта, что было организовано в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта.

В период, когда инженерные работы брига «Победа» были организованы в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта, что было организовано в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта.

В период, когда инженерные работы брига «Победа» были организованы в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта, что было организовано в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта.

В период, когда инженерные работы брига «Победа» были организованы в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта, что было организовано в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта.

В период, когда инженерные работы брига «Победа» были организованы в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта, что было организовано в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта.

В период, когда инженерные работы брига «Победа» были организованы в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта, что было организовано в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта.

В период, когда инженерные работы брига «Победа» были организованы в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта, что было организовано в виде ряда объектов, находящихся в районе, в котором была организована линия фронта.

За этот период определено способом визуальных теодолитных засечек по вспышкам до 300 координат батарей противника, а для обеспечения стрельб изготовлено 1080 артиллерийских планшетов, 200 артиллерийских формуляров и 100 артиллерийских числителей.

При обеспечении артиллерийских стрельб гидрографы применили новый вид разведки артиллерийских позиций противника, ранее нигде не применявшийся. Предложил его военный инженер 3 ранга А. Г. Пожарский.

Под руководством Пожарского и при участии военинженеров 3 ранга А. И. Гандиса и В. Г. Корта был разработан наземный стереофотограмметрический метод засечек батарей противника по огневым вспышкам.

В период с 4 сентября 1941 г. по 6 января 1942 г. были смонтированы и отъюстированы стереофотокамеры, подобран личный состав и создана группа инструментальной стереофотограмметрической артиллерийской разведки. 6 января 1942 г. группа приступила к определению геодезического базиса, командного пункта, точек наблюдения и к оборудованию походной фотолaborатории,



А. Г. Пожарский. 1941 г.

Минусом (1941 г.) от ведения разведки с помощью стереофотокамер была необходимость ведения разведки в ночное время систематически в секторе обороны Ленинграда.

С января по июль 1942 г. стереофоторазведка велась одной парой фотокамер с базисом около 2 километров: дом № 19 по Международному проспекту (ныне дом № 161 по Московскому проспекту) — Дворец Советов. В июле 1942 г. в связи с тем, что часть дома № 19 была разрушена прямым попаданием снаряда, пост перенесли и фоторазведка стала вестись в расширенном до 55° секторе двумя парами стереофотокамер с 3-километровым базисом: Дворец Советов — Мясокомбинат им. С. М. Кирова. С этого времени стереофотограмметрическая артиллерийская инструментальная разведка велась в секторе обороны Ленинграда.

С января 1943 г. разведка велась уже тремя парами фотокамер с того же базиса. Сектор разведки был равен 120°. Протяженность разведываемой зоны по направлению к вражеской обороне составляла 12 км, по тыловому — до 35 км при глубине

20—30 км (в отдельных случаях — до 41 км). Длительность вахт наблюдения колебалась от 6—8 ч. в июньские ночи до 14—18 ч. зимой.

Одновременно с выполнением этого боевого задания отрабатывалась методика засечек батарей противника днем. Большие препятствия для дневной разведки являлись туман и мгла, а видимая часть спектра световой вспышки поглощалась и съемка артефактов на обычные панхроматические материалы становилась невозможной. Это навело на мысль применить инфракрасные материалы. Фотопластинки с инфракрасным поливом эмульсии были изготовлены на одном из предприятий Ленинграда и при испытании в ноябре 1943 г. дали положительный результат. Дневная съемка значительно расширила возможности стереофотограмметрического метода артиллерийской разведки.

При использовании стереофотограмметрического метода разведки дальность наблюдения достигалась порядка 1/500—1/400 дистанции, т. е. находилась в пределах 40—60 м.

Результаты стереофотограмметрической разведки в виде координат огневых позиций противника с указанием времени ведения огня доставлялись в штаб береговой обороны КБФ. Надо заметить, что по этим сведениям не предполагалось немедленное открытие огня по стреляющему противнику. Главная цель стереофотограмметрической разведки — полностью вскрыть и точно определить расположение неприятельской артиллерийской группировки. Объективность метода — фиксирование на фотопластинке одновременно нескольких батарей — исключала влияние субъективных ошибок, свойственных визуальному методу. При необходимости координаты стрелявших батарей противника передавались в штаб береговой обороны КБФ через 30—40 мин после окончания съемки.

В январе 1944 г. в связи со снятием блокады работа на этом участке фронта была закончена.

Пичный состав пунктов наблюдения и управления обычно не превышал 20 человек. В течение двух лет несли боевую вахту старшие лейтенанты А. И. Гаудис, В. Г. Корт, А. Г. Пожарский, капитаны И. И. Смирнов, старшие лейтенанты Г. М. Ткачев, лейтенанты С. И. Вартамян, А. Г. Евланов, В. Д. Литвинов, Н. А. Смирнов, младшие лейтенанты И. В. Шукшанов, лейтенанты В. В. Шукшанов, лейтенанты В. В. Шукшанов и 10—15 старшин и матросов манипуляторного отряда.

В феврале 1944 г. командующий артиллерией флота контр-адмирал И. И. Грена

казание занять новый боевой рубеж и вести разведку в приморском секторе Карельского перешейка на участке Пери — Куок-

В районе 1-го Сортимента. Высота — 2070 м, сектор обзора — 70°, фронт — 18—20 км, глубина — 10—15 км от переднего края обороны. Три пары фотокамер были установлены на водонапорных башнях.

До войны в имении 1042 г. до 1944 г. были построены 1945 домов: в основном, деревянных 120, обшитых 1099 оштукатуренных, 99 каменных, 5 каменных + 92 три каменных.

Начиная с сентября 1941 г. на Неве шли ожесточенные бои. Противник вплотную подошел к левому берегу реки на участке от Шлиссельбурга до реки Тосно. В ходе этих боев гидрографы участвовали как в высадке десантов (преимущественно десанты, совершавшие переброски войск на левый берег Невы).

1 августа — сентябре 1942 г. была проведена Свияжская операция на Сталинградском и Волховском фронтах, имевшая целью разгромить финско-свияжскую группировку противника и разорвать кольцо блокады Ленинграда.

3 период подготовки операции войска 55-й армии при содействии артиллерии и авиации КБФ захватили плацдарм в районе Усть-Тосно. Силами КБФ был высажен тактический десант, владевший мостами через реку Тосно.

До начала операции штаб флота предложил изучить мест высадки десанта и срочно подготовить необходимые материалы. Требовалось выявить огневые точки и оборонительные сооружения противника в этом сильно укрепленном районе. Было установлено, что высадка планируется на светлое время суток.

Выполнение этого задания было возложено на офицеров фотограмметрического отряда А. И. ГAUDИСА и А. Г. ПОЖАРСКОГО.

Используя наши укрепленные позиции на правом берегу реки, им удалось из 11 точек сфотографировать с расстоянием 600 м намеченный участок высадки протяженностью 4—5 км. Съемка производилась во время ответного огня противника. Снимки были подвергнуты подразделением. Это помогло выявить огневые точки, укрепленные сооружения и другие объекты. Была установлена надежность дешифрирования снимков.

После дешифрирования снимков началась подготовка к высадке десанта. Работа велась в несколько рядов, начиная от уреза воды.

После дешифрирования снимков изготовлялись фотопанорамы. Всего было смонтировано 11 альбомов. Все фотопанорамы раскрасили масляной краской. Это повысило лучшую читаемость объектов: огневых точек, инженерных сооружений, заграждений и наблюдательных пунктов врага. На фотопанораме указывали координаты этих объектов.

Задание было выполнено отлично. Офицеры-гидрографы А. И. ГАУДИС и А. Г. ПОЖАРСКИЙ проявили отвагу и изобретательность.

Вице-адмирал А. Н. ПЕТРОВ, бывший начальник штаба КБФ, вспоминая выполнение этого задания, пишет: «Нам надо было знать о намеченном для высадки районе главное: организацию и противника и точное расположение на местности его средств с тем, чтобы в нужный момент уничтожить или, в крайнем случае, подавить их на некоторое время».

Началась подготовка. За берегом противника установили усиленное наблюдение. Большую помощь в этом оказали моряки-гидрографы. Специальными фотоаппаратами с телеобъективами они сфотографировали берег противника и изготовили из отдельных снимков панораму берега. Эта фотопа-

Промер производился ночью, под проливным дождем, при систематическом освещении ракетами и беспокоящем огне противника. Все это осложняло выполнение задания, создавало дополнительные трудности в обеспечении главнейшего требования — скрытности.

Промер вели наметкой с резиновой шлюпки, а в некоторых местах пришлось измерять глубины, находясь по грудь в воде.

Промер был выполнен успешно, раб. был выполнен с соблюдением максимальной скрытности в установленный срок.

Не являлось обеспечение передислокации кораблей. Корабли, участвовавшие в контрбатарейной борьбе с противником, располагались в районе от Ленинградского торгового порта вверх по Неве до Ивановских порогов. В сентябре — октябре 1941 г. гидрографы выполнили рекогносцировочный промер Невы от устья (включая все рукава ее дельты) до Усть-Ижоры, а затем составили планшеты с обозначением возможных позиций для кораблей.

Все корабли до ледостава находились в постоянном движении, что вызывалось как необходимостью перехода на новые позиции стрельбы, так и стремлением дезориентировать противника, который систематически вел авиаразведку. После каждой авиаразведки приходилось крупные корабли срочно менять позиции.

Так продолжалось в течение всей блокады. Эти переводы, часто связанные с разводкой невских мостов, выполняла созданная при гидрографическом участке группа лоцманов во главе с опытным лоцманом старшим лейтенантом И. М. Калмыковым. В состав группы входили также призванные из запаса речные лоцманы И. А. Бакаев, П. Ф. Васильев, Ф. А. Кочкин и П. П. Фролов.

Навигационно-гидрографическим обеспечением кораблей, находившихся на Неве, в 1941 г. занимался первый гидрографический отряд под командованием капитан-лейтенанта Н. П. Клочева, а в дальнейшем — маневренный гидрографический отряд под командованием капитан-лейтенанта Л. С. Боброва. Передислокация кораблей, связанная со сменой артиллерийских позиций, требовала не только проводки, но и производства собственно гидрографических работ: промера и траления, так как корабли часто ставились и занимали позиции в протоках Невы, куда они до того не заходили и которые не были достаточно изучены. Объем этих работ был невелик. Так, к примеру, в мае 1942 г. было сделано всего лишь 10 промеров. Но здесь главным явилось не количество, а оперативность и гарантия безопасности стоянки кораблей.

К этим работам привлекались военный инженер 3 ранга П. А. Шейкин, старшие лейтенанты В. С. Зябрев, А. В. Корытин,

П. П. Попов, лейтенант В. И. Герасименко и ряд других офицеров, а также матросов маневренных гидрографических подразделений.

Большую роль в работе маневренного гидрографического отряда играли обеспечение противоминного траления на Неве — от Литейного моста до Ивановских порогов, которое велось систематически в продолжительное время. На тралящих катерах постоянно находились старшие лейтенанты Л. Н. Бордюг и М. И. Шинников. Также в отряде работали старшие лейтенанты А. А. Кашинин и Н. А. Гусевский.

Весной 1944 г. после очищения Невы и Невской губы от льда противоминное траление продолжалось. Для обеспечения надежного координирования траления еще зимой по льду реки был проложен теодолитный ход. Места поворота фар

Обеспечение противоминного траления на Неве командование бригады траления

Служба ледовых дорог

Ледоводорожная служба нигде не имела такого значения в обеспечении боевой деятельности флота, как на Балтике. Зимой к обеспечению ледовых дорог привлекался почти весь офицерский состав маневренных гидрографических отрядов.

Обязанности гидрографов по навигационно-гидрографическому обеспечению движения войск по льду в зиму 1941/42 г. были определены приказом командующего флотом от 8 ноября 1941 г.

На Гидрографический отдел КБФ возлагались разведка ледовых трасс, оборудование ледовых дорог светящими средствами ограждения, проводка войск по льду в заданных направлениях без заранее оборудованных дорог, наблюдение за состоянием дорог, определение их проходимости и возможности движения по ним.

После этого приказа мы начали подготовку к выполнению этих задач, учитывая опыт ледово-транспортной работы в 20 октября 1941 г. командующим флотом были приняты меры по оборудованию ледовых дорог, подтягиванию средств освещения и наставлению, а также продумана организация управления ледоводорожной службой флота.

С получением приказа 20 ноября была сформирована ледоводорожная служба, которую возглавил заместитель начальника Гидрографического отдела КБФ капитан 2 ранга А. А. Смирнов.



И. Л. Бегун, лейтенанты К. А. Воронцов, Ю. Д. Осипов,
Е. Д. Мадон, Е. П. Лелеко, Н. П. Цыганов, М. А. Козлов,
В. А. Чистович, командиры Ю. Д. Стрелков, И. М. Шенников,



Н. П. Цыганов. 1941 г.

К. Ф. Гусев, И. М. Карам, А. М. Григорьев,
лейтенанты Ф. А. Кочкин, С. Г. Курочкин,
Н. А. Оболкин, Г. Ф. Рощенко, В. В. Се-

Дли основные трассы: Кронштадт — Горская и Кронштадт — Малая Ижора, соединявшие Кронштадт с южным и северным берегами Финского залива, несли большую нагрузку. Днем и ночью по ним проходили колонны автомашин, воинские части, боевая техника. Вот некоторые цифры: за период с 20 ноября 1941 г. по 20 апреля 1942 г. по этим трассам прошло более 200 000 человек, более 40 000 танков, 20 гапков и бронемашин, 66 аэросаней, 50 тракторов, 134 орудия.* В повседневном обслуживании дорог приняло уча-

стие 34 офицера-гидрографа, 38 матросов 4-го и 7-го маневровых горных отрядов, 16 матросов-саперов

С большим напряжением работал Ладожский ледоводорожный отряд, который обеспечивал переброску продовольствия, техники и войск в осажденный Ленинград по ледовой трассе. О том, как осуществляли гидрографы это обеспечение, рассказывается в разделе «На Ладоге».

Кроме обслуживания оборудованных ледовых дорог, личному составу Гидрографической службы флота приходилось выполнять ряд заданий командования по проводке войск на необорудованных ледовых трассах.

Первым таким заданием явилась проводка частей 80-й дивизии 8-й армии и батальона моряков-лыжников по льду Ладожского озера от мыса Сосновец в район к востоку от города Шлиссельбург в конце ноября 1941 г. Гидрографическое обеспечение этой проводки носило исключительный характер, так как нам ни ранее, ни в последующем не приходилось выделять на задание одновременно такое большое число гидрографов — 11 офицеров, 40 старшин и матросов.*

20 ноября командующий флотом приказал сформировать отряд гидрографов в составе 10 групп для проводки войск по льду, снабдить эти группы необходимым навигационным техническим снаряжением, маскхалатами и автоматами.

О готовности отряда было приказано доложить лично ко-
му-либо из начальников штаба. 22 ноября 1941 г. в 10 ч. Срок чрезвычайно жесткий.

Приказ был выполнен. Отрада была сформирована на капитана 3 ранга
Г. Н. Рыбина. Специальную подготовку и подбор необходимых
карт и инструментов поручалось провести капитану
2 ранга А. А. Смирнову. В течение
двух дней требовалось обмундировать
и обеспечить личный состав отряда
необходимыми приборами и оружием.
Это была сложная задача, с кото-
рой справился. Физическая служба
КБФ выполняла свои обязанности.

За время, прошедшее до предусмотре-
нного срока, отряд был
полностью подготовлен и осмотрен.

В отряде состояли: командир отряда —
старший лейтенант А. П. Понуров (коман-
дир отряда), старший политрук
П. Ф. Бородин (политрук отряда), ко-
мандиры групп лейтенанты П. Г. Акса-
нов, Б. Н. Быстров, Г. М. Гильбо,
С. А. Колесниченко, Е. Н. Мелеко,
С. С. Мазур, Н. И. Петров, П. П. По-
пов и В. И. Шевцов, а также 10 стар-

шин и 30 матросов из манипуляторных отрядов Гидрографиче-
ского отдела КБФ, большинство из которых участвовало в боях
за Таллин. Все были хорошо, по-зимнему, обмундированы, в бе-
лых маскхалатах. Офицеры имели, кроме личного оружия, ножи
и новейшие по тому времени автоматы ППД, выкрашенные
в белый цвет, а старшины и матросы — полуавтоматические
винтовки. Перед каждой группой, предназначенной для само-
стоятельных действий, стоял специально изготовленный сани-
тарный финских, с установленным на них 5-дюймовым компасом
и планшетом.

В ночь на 22 ноября получили приказ — в 9 ч. быть на Фин-
ляндском вокзале. Только приехали на вокзал, как начался мас-
сированный его обстрел. К счастью, обошлось без потерь. В тот
же день отряд во главе с капитаном 2 ранга А. А. Смирновым
вместе с батальоном моряков-автоматчиков майора Маркелова,
который должен был действовать в качестве ударной группы,
прибыл на станцию Ваганово, а затем перешел на батарею мыса
Сосновец, куда стягивались и части 80-й дивизии.

24 ноября командующий Краснознаменным Балтийским
флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц поставил задачи гидрогра-
фическому отряду, указал пункты на побережье, в которые гид-
рографы должны были провести воинские части.

Так как пункты выхода на побережье были показаны на
топографической карте, то с нее сняли географические координаты.



А. А. Смирнов

пехоты, артиллерии и вертолетов на море как верный помощник в решении задачи, стоявшей перед войсками. Он был очень внимателен к деталям работы, к деталям обстановки, к деталям каждой задачи. Реализацию этой работы контролировал командир отряда.

Одновременно с тем, в период сосредоточения армянских войсковых частей, были проведены работы по изучению ледового покрова, проведены обследования трасс, намеченных для передвижения войск. При этом выяснилось, что лед еще недостаточно прочный, особенно вдоль трассы и танкистов. На 25 ноября установился сильный мороз. Командование приняло решение начать операцию. Выход частей отряда был назначен на 26 ноября 1941.

Во главе отдельных армянских частей и отрядов на моряков, выстроившихся на льду, заняли свое место гидрографические группы. Движение началось около полуночи.

Батальон морской пехоты, шедший в авангарде, возглавляемый своими группами старший лейтенант А. П. Быстров, лейтенанты И. Лелеко и Н. Н. Шевцов.

Шел полк, возглавляемый старшим лейтенантом Н. П. Поповым, старшим лейтенантом С. А. Колесниченко и Н. И. Петров, а 77-й — лейтенант Г. М. Гильбо. Вместе с 77-м полком шел штаб отряда, при котором находился со своей группой лейтенант Н. И. Александров.

Несмотря на мороз, на пути некоторых частей встречались небольшие участки тонкого льда, что заставляло их двигаться осторожно. Однако часть 153-го и 77-го полков не проводила С. А. Колесниченко и Г. М. Гильбо, не получив указаний об отходе, вышла к берегу, занятому противником.

Наступившее ясное морозное утро не позволило нашим подразделениям остаться незамеченными. Завязал бой, неравный по числу бойцов, крепившимся на берегу фашисты и нашими частями, продолжавшимся на льду. В этой обстановке гидрографам пришлось отходить отходящие группы солдат и раненых в ближайшее укрытие на западном берегу озера, к месту, где находился Сосновка.

В ночь на 27 ноября А. П. Быстров и И. Лелеко успешно добились того, что батальон морской пехоты выжили на занятой противником берег западнее Сосновки.

С точки зрения выполнения поставленных боевых задач операция в целом оказалась успешной. Что же касается навигационно-гидрографического обеспечения движения войск по необорудованным ледовым трассам, то поставленную задачу гидрографы выполнили. Личный состав отряда показал боевые образцы мужества, бесстрашия в преодолении трудно-

1941 г. в. Ленинград. — «Известия Ленинградского государственного университета».

В историю войны на Балтике вступил 22 июня 1941 г. — день нападения Гитлера и фашистской Германии на Советский Союз. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война.

Жители Ленинграда в этот день начали эвакуацию. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война.

В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война.

С этого дня началась война. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война.



В. А. Гитлер (1941 г.)

Первый удар по Ленинграду был нанесен 22 июня 1941 г. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война. В этот день в Ленинграде началась война.

необходимо и своевременно сообщать морякам о состоянии льда.

Отряд Черкасов и Гоголандцев был выдвинут для координационного подпорка отряда Марченко близ мыса Фролова, а также в целях оказания помощи отряду «Берма» при выполнении задания по доставке продовольствия в Гогланд. 21 ноября 1941 г. отряд выдвинулся в путь и к вечеру 22 ноября достиг Гогланда. Встреча с отрядом Марченко состоялась в бухте и длилась около 10 часов. Черкасов и Гоголандцев были выдвинуты для оказания помощи отряду Марченко, который был вынужден покинуть Гогланд из-за отсутствия топлива. Черкасов и Гоголандцев были выдвинуты для оказания помощи отряду Марченко, который был вынужден покинуть Гогланд из-за отсутствия топлива.

После отдыха отряды Черкасов и Гоголандцев были выдвинуты для оказания помощи отряду Марченко, который был вынужден покинуть Гогланд из-за отсутствия топлива. Черкасов и Гоголандцев были выдвинуты для оказания помощи отряду Марченко, который был вынужден покинуть Гогланд из-за отсутствия топлива.

За мужество и находчивость, проявленные при выполнении боевого задания, лейтенант В. А. Черкасов был награжден орденом Красной Звезды, а матрос Е. И. Носов — орденом Красной Звезды.

Необходимо отметить, что отряды Черкасов и Гоголандцев были выдвинуты для оказания помощи отряду Марченко, который был вынужден покинуть Гогланд из-за отсутствия топлива. Черкасов и Гоголандцев были выдвинуты для оказания помощи отряду Марченко, который был вынужден покинуть Гогланд из-за отсутствия топлива.

Со взятием нашими частями островов Восточной Готланд и Гогланд потребность в проводках на остров Готланд еще более возросла. В течение четырех месяцев, начиная с ноября и до мая, проводки на остров Готланд осуществлялись в условиях очень тяжелых погодных условий.

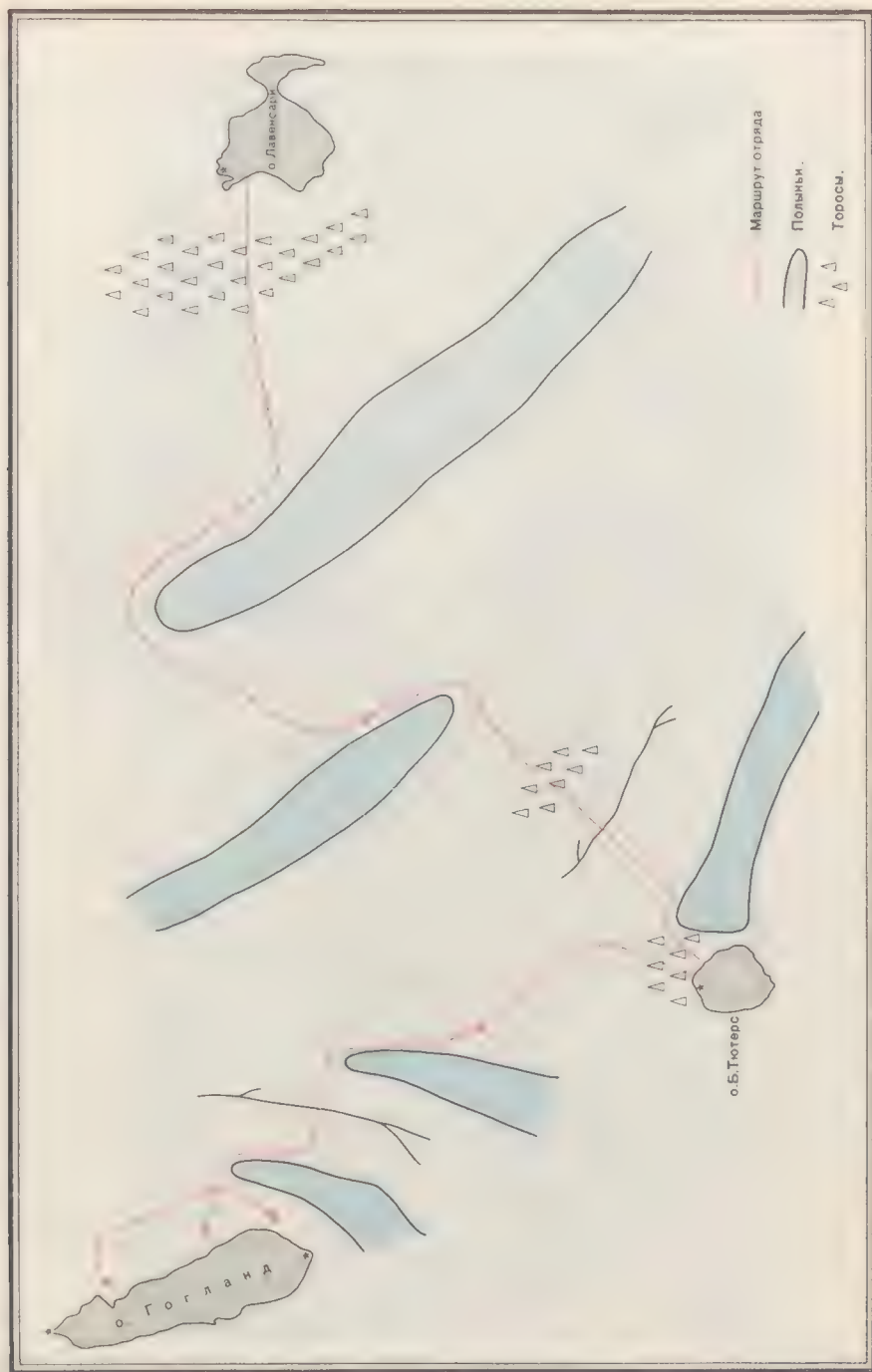


Схема 2. Маршрут проводки войск с острова Лавенсари на острова Большой Тютерс и Гогланд

В конце марта финны атаковали остров Гогланд с воздуха. Наши моряки отчаянно дрались, но они не могли долго противостоять превосходящему в силе противнику и вынуждены были прорвать цепи врага и выйти на лед. Находившийся в то время среди них лейтенант В. А. Черкасов, пренебрегая ранением, сумел найти путь для отхода наших частей и благополучно привел отряд на остров Лавенсари.

После оставления острова Гогланд нависла угроза над островом Большой Тютерс, малочисленный гарнизон которого имел еще меньше шансов удержать его. Для выяснения обстановки в ночь на 1 апреля 1942 г. с острова Лавенсари на остров Большой Тютерс был послан разведывательный отряд. Повел отряд старший лейтенант В. С. Зябрев. В течение ночи отряд благополучно преодолел большую часть пути, но рассвет застиг его на подходе к острову. Пролежав днем на снегу, среди торосов, хорошо маскировавших людей, отряд утром 2 апреля вышел на остров Большой Тютерс. В этот же день на остров высадился финны. Отряд и находившийся на Большом Тютерсе гарнизон оказались в трудном положении. Вышла из строя рация В. С. Зябреву было приказано возвращаться на остров Лавенсари с письменным донесением генерал-майору Григорьеву, который командовал артиллерией Гогланда. Финны, выйдя на остров, начали действия по возврату островов. В. С. Зябрева сопровождали старшина 2-й статьи Козинев, матросы С. И. Исанчев и А. Н. Аверьянов. При выходе на лед группа попала в засаду. В перестрелке матросы погибли. Лишь В. С. Зябрев вырвался из окружения, преодолел без лыжных палок более чем 40-километровый путь, достиг острова Лавенсари и доставил важное донесение.

Командование приняло решение перебросить в течение предстоящей ночи на остров Большой Тютерс необходимое подкрепление. Главному отряду поручили уже известный нам отряд старшему лейтенанту В. А. Черкасову. Отважному офицеру не дано было вернуться с этого задания. Во время боя за остров Большой Тютерс он и командир отряда лейтенант Ф. К. Бабенко погибли. Наши войска, понеся потери и израсходовав боеприпасы, оставили остров.

Несмотря на неудачи в действиях наших войск под Шлиссбургской крепостью и в боях за острова Гогланд и Большой Тютерс, офицеры с задачами, поставленными в зимнюю кампанию 1941/42 г., справились. Многие из них были награждены орденами и медалями. В их числе капитан 2-го ранга А. А. Смирнов, капитан лейтенант А. И. Татаров и М. П. Мартынов, старший лейтенанты В. К. Тихонов и В. Н. Денисов, лейтенанты Глазков и С. Д. Юдин, подполковник Троицкий М. М., капитаны, подполковники, старшины и матросы.

Тем не менее, с началом второй военной зимы остановка на Днестре на фронте до момента прорыва блокады существенно отличалась от той, что наблюдалась в предыдущем году.

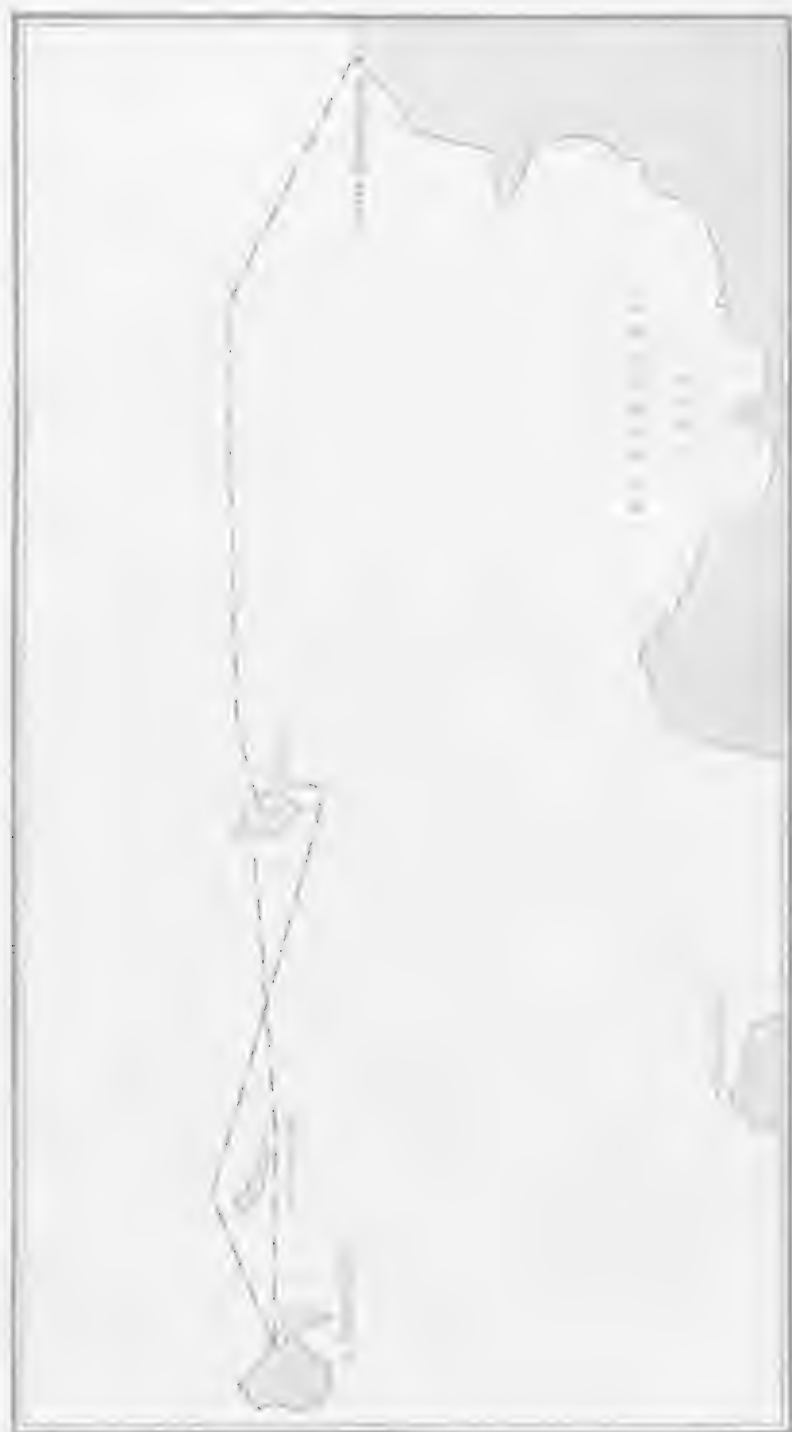


Diagram illustrating the mechanical linkage system of a pump or engine component.

Однако никакие таблицы не могли гарантировать стопроцентную надежность льда. Требовалось регулярно осматривать дороги, оценивать состояние ледяного покрова и его пропускную способность при наличии трещин, выпавшего снега, выступившей воды, оттепели, механического износа поверхности льда и других факторов, отрицательно сказывавшихся на несущей способности льда. На основании осмотра необходимо было устанавливать новую несущую способность дороги или временно закрывать ее на «отдых» и переносить движение войск на резервные пути. Столь важные решения могли принимать только специалисты, имевшие практический опыт обслуживания ледовых дорог. Такими специалистами и являлись гидрографы нашей службы.



После получения первой награды сфотографировались. Слева направо: М. П. Мартынов, Н. В. Прошкин, В. И. Хоробрых, А. А. Каншунов, Е. П. Чу-ров, Н. П. Клюев, Я. Б. Литвер. 1941 г.

Анализируя роль ледовых дорог и трасс, которую они сыграли в защите Ленинграда в годы блокады, оценивая стойкость, необыкновенную силу духа и мужество офицеров, матросов и служащих Гидрографической службы КБФ, обеспечивавших, не жалея сил и самой жизни, бесперебойную работу важных зимних артерий города и фронта, можно без преувеличения сказать, что эти люди заслуживают вечной благодарной памяти ленинградцев.

Обеспечение безопасности плавания подводных лодок

крепости. Маневрирование подводных лодок часто осуществлялось под интенсивным вражеским артиллерийским обстрелом. ~~Многочисленные~~ не было.

Тесный контакт специалистов штурманского отделения Гидрографического отдела КБФ со штурманами подводных лодок давал возможность получить подробную информацию о работе электронavigационных приборов в боевых условиях и выявить причины выхода из строя отдельных узлов этих приборов. В то же время штурмана подводных лодок всегда нуждались в квалифицированной технической помощи, особенно при подготовке лодки к выходу на задание.

Большое внимание уделялось совершенствованию теоретической подготовки штурманов. С этой целью как на флоте, так и в Гидрографическом отделе флота проводились штурманские сборы, на которых, кроме ознакомления участников с новой техникой, делался анализ работы приборов в боевых условиях. Намечались пути совершенствования навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий подводных лодок. Необходимо отметить, что благодаря вдумчивому отношению к своим обязанностям офицеров-снабженцев капитан-лейтенантов Я. И. Бабкина, М. Топалова и других мы не испытывали серьезных затруднений в снабжении кораблей флота приборами, инструментами и картами как во время блокады, так и в ходе войны.

Большую роль сыграла созданная еще в первые месяцы войны служба времени. Хранение точного времени на кораблях во время войны не представляло трудностей. Прием радиосигналов точного времени вполне обеспечивал нужды кораблей. Но с началом войны многие радиостанции прекратили передачи или изменили их характер. Кроме того, было рискованно принимать немецкую радиостанцию Науэн и захваченную немцами французскую радиостанцию Бордо. Возник вопрос, как обеспечить точным временем корабли Краснознаменного Балтийского флота, и в первую очередь находящиеся на позициях подводные лодки.

Требовалось организовать службу времени. Выход из создавшегося положения был найден. По нашей просьбе Пулковская обсерватория передала Гидрографическому отделу часть приборов, а мы нашли под Морским собором в Кронштадте подходящее помещение, отремонтировали его и под руководством военнотехника 2 ранга Н. Д. Дмитриева смонтировали в нем соответствующее оборудование. В начале октября 1941 г. служба времени Гидрографического отдела КБФ начала передавать сигналы времени через кронштадтскую длинноволновую радиостанцию. Сигналы передавались четыре раза в сутки с точностью до 0,1 сек. Так была создана автономная служба времени на флоте, которой до конца войны руководил Н. Д. Дмитриев.

Чрезвычайно серьезной задачей явилось навигационно-гидрографическое обеспечение выхода подводных лодок из Ленинграда для действий на коммуникациях противника. Вывод лодок по Морскому каналу становился все более рискованным, так как противник различными способами старался его заминировать: минами со дна, а также с воздуха. Поиском командующим флотом принималась специальная мера: фарватер от выхода из закрытой части Морского канала на север до района урало-финского фарватера с минными битами Невской губы.

При выполнении этого чрезвычайно важного и трудного задания гидрографам пришлось преодолеть большие технические трудности и проявить максимум изобретательности. Сложность заключалась в том, что требовалась гидрографическая работа на фарватере не менее 1 м, а Невская губа, как известно, мелководна.

Инициатором заданной работы было, конечно, приращение, полученное капитаном трамва, зодчим областного управления Невской губы для его проектирования, работы по благоустройству.

Работы производили гидрографические суда флота под командованием лейтенанта А. И. Корободкина и при участии гидрографа лейтенанта В. И. Герасименко. Работы эти были необычайно трудны. Труднее всего было бороться с влиянием противника, который часто открывал артиллерийский огонь. За время работы, с 1 по 20 июня 1942 г., лодка «Бвссоль» разминировала до 120 мин. И только благодаря удивительной выживанию судна и грамотной работе катеров-дымзавесчиков, прикрывавших «Бвссоль», прямых попаданий не было. Хотя «Бвссоль» и получила много повреждений, и многие ее члены, включая командира, получили ранения, но работа была выполнена успешно.

Таким образом, мы обеспечили возможность безопасного навигационного отношения выхода боевых кораблей, и в первую очередь подводных лодок, из Невы в море на выполнение боевых заданий.

Не менее сложным явилось обеспечение перехода подводных лодок из Ленинграда к острову Давенсари.

Каждый переход подводных лодок, а также крупных надводных кораблей (эскадренных миноносцев, канонерских лодок) всегда требовал серьезного всестороннего обеспечения, в котором участвовали различные силы, начиная от катеров-дымзавесчиков и кончая авиацией. Навигационно-гидрографическое обеспечение в таких случаях приобретало особое значение, так как посадка кораблей на мель означала бы на их гибель.

Основная тяжесть навигационно-гидрографического обеспечения переходов ложилась на Ленинградский гидрографический участок, который с лета 1942 г. возглавлял старший лейтенант О. П. Лукин-Лебедев, энергичный и инициативный офицер,

до этого командовавший гидрографическим судном «Барограф» его заместителем стал старший лейтенант И. П. Матвеев.



И. П. Матвеев
1941 г.

Кораблям приходилось следовать по Морскому каналу на самом близком расстоянии от противника. Если вражеские миноносцы вынуждены были и дальше прорываться по каналу, то подводные лодки сворачивали на южный фарватер и далее шли по нему. Поворот с Морского канала на южный фарватер находился в 18 кабель

от Морского канала. Когда суда проходили в точку поворота, сюда сразу же становился заслуживший известность гидрографический катер «Гироскоп», укомплектованный

лучшими специалистами. Катер «Гироскоп» был поврежден, но экипаж сумел избежать повреждений. Катер снова был в строю и выполнял свои обязанности. Это была хорошая вахта, ибо это был тогда лучший гидрографический катер в флоте.

На «Барографе» был установлен гидрографический прибор, который позволял судам ориентироваться в море. Катер «Гироскоп» был поврежден, но экипаж сумел избежать повреждений. Катер снова был в строю и выполнял свои обязанности. Это была хорошая вахта, ибо это был тогда лучший гидрографический катер в флоте.

Гидрографический катер «Гироскоп» был поврежден, но экипаж сумел избежать повреждений. Катер снова был в строю и выполнял свои обязанности. Это была хорошая вахта, ибо это был тогда лучший гидрографический катер в флоте.

В состав экипажа входили старшие лейтенанты С. А. Кузнецов, И. С. Кузнецов, В. Н. Скитиков, лейтенанты О. С. Вовк, И. К. Жуков, И. Д. Литвинов, Ф. С. Павлов, М. М. Смолов, старший техник лейтенант В. И. Куницкий, старшины и матросы манипулятор

гидрографов была высоко оценена командованием флотилии, и они с несомненным правом заслужили благодарность народа за подвиг на Ладоге.

10 июля 1941 г. финская армия начала наступление северо-западнее и севернее Ладожского озера и вскоре вышла к его побережью. Оказывая содействие войскам 7-й отдельной армии, Ладожская военная флотилия 24 и 26 июля высадила десанты на острова Лукулансари и Мантсинсари, тем самым оттянув на себя часть сил противника. В обеспечении высадки участвовал гидрограф лейтенант Е. П. Чуров.

В начале августа войска 7-й армии с упорными боями продолжали отходить на восточный берег Ладожского озера. В этот период Ладожская военная флотилия провела эвакуацию с северо-западного побережья озера войск 19-го стрелкового корпуса 23-й армии. Навигационно-гидрографическое обеспечение эвакуации осуществляли гидрографические партии под командованием

начальника Ладожского гидрографического района старшего лейтенанта К. В. Лобова и лейтенанта Е. П. Чулова. В состав этих партий входили офицеры запаса Н. Н. Борейшо, Е. А. Косолапов, Х. Н. Мамян, В. Н. Сенин, старший лоцман Н. М. Денисов и др.

На гидрографов возлагалось изыскание удобных мест для строительства временных причалов и установка там необходимого навигационного оборудования, обвеховывание фарватеров, лоцманская проводка судов и барж. В течение двух недель под непрерывным огнем противника гидрографы полностью выполнили поставленную перед ними задачу.



Е. П. Чуров. 1947 г.

10 сентября 1941 г. финские части, несмотря на упорное сопротивление наших войск, вышли на восточном побережье Ладожского озера к реке Свирь, а на Карельском перешейке — к старой государственной границе. 9 сентября враг захватил город Шлиссельбург (Петрокрепость). Ленинград оказался в кольце блокады. Однако это кольцо разрывалось на востоке южной части Ладожского озера, через которую в дальнейшем поддерживалась связь осажденного города с Большой землей.

Еще 3 сентября 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта, выполняя решение Государственного Комитета Обороны, возложил на Ладожскую военную флотилию и подчиненное ей Северо-Западное речное пароходство обеспечение перевозок всех видов снабжения из Новой Ладоги и Волховстроя в Ленинград через перевалочный пункт Основец. В связи с этим возникла необходимость изыскать в очень сжатые сроки

фарватеры Южной части озера оборудованы на фарватерах Ладожского гидрографического района капитаном 1 ранга И. И. Пухляковым и командиром полка подполковником А. И. Никитиным. Начальником штаба гидрографического оборудования полка 3 ранга Ф. М. Корневым приступил к обследованию фарватеров Основец — Новая Ладога, Основец — бухта Черная Сатама, Основец — Кобона, Шибук — Ладога, Загбье. Строились створные знаки, обвеховывались фарватеры, производился контрольный промер у причалов и на фарватерах.

Все работы, как и все, что было связано с оборудованием фарватеров на Ладоге, выполнялись под неослабным вниманием и контролем командования, поэтому меня не удивило участие командира И. С. Исакова, находившегося в то время на Ладоге, в работе гидрографического района офицерами-гидрографами в течение двух суток доставить на озеро не менее десяти фарватерных буйев. Из Гидрографического отдела КБФ были направлены на Ладогу лейтенанты А. А. Анищенко, В. И. Дзюба, И. С. Купрюшин, Г. Н. Петров. Транспортировка буйев была сложной задачей, но и она была выполнена благодаря распорядительности начальника Крошадтского гидрографического района капитана 3 ранга Л. А. Умовского.

К концу сентября работы по оборудованию южной части Ладожского озера были закончены. В манипулируемом режиме работали маяки Основецкий, Бугровский, Кареджи, Сухо, Стороженский и Свирский, светящие знаки 22 створов и радиомаяк, установленный несколько позже в районе Основца под руководством инженера С. С. Сидорова. Обслуживал эти средства недавно сформированный манипуляторный отряд под командованием капитан-лейтенанта Г. Т. Корнева (с февраля 1942 г. этот отряд возглавлял старший лейтенант А. П. Витязев).

Все фарватеры, предназначенные для малых судов, были ограждены 20 буйами и 500 вехами, контроль за сохранностью которых возлагался на недавно созданный Основецкий гидрографический участок. Личный состав участка под руководством капитан-лейтенанта И. Т. Ивановского успешно справлялся с задачами.

Основецкий участок подвергался непрерывным налетам авиации противника, а манипуляторные пункты на южном берегу к тому же обстреливались артиллерией. Так, в частности, башня маяка Бугровский была почти полностью разрушена, но это не помешало отважным старшинам и матросам зажигать его огонь в положенное время.

Благодаря самоотверженной деятельности гидрографов 12 сентября 1941 г. по оборудованным фарватерам уверенно прошли первые транспорты с продовольствием для Ленинграда — Дорога жизни начала действовать. Осенью 1941 г.

времени действия дорог поддерживали непрерывную работу этих огней, переставляя их своевременно в зависимости от действий противника, когда приходилось прокладывать объезды и новые направления дорог.

Члены Ладожского ледоводорожного отряда, находившиеся на участке, в первые дни ледостава, кроме указанных выше работ, занимались также обследованием льда для расстановки кораблей флотилии в бухте Морье, а также на случай необходимости проводки войск по льду.

Со 2 марта лейтенант В. С. Курочкин — главный инженер отряда, лейтенант Е. Н. Петров, старший А. А. Александров и Ю. Н. Дмитриев) — организовали работу ледовой трассы. А. А. Петров, обслуживая большинство участков ледовой дороги. В апреле 1942 г. с началом разрушения льда на трассе начался период в использовании дороги. Машины по радиатор погружались в воду, гидрографам часто приходилось садиться в кабины и в качестве лоцманов проводить машины в обход образовавшихся на льду озер.

26 апреля 1942 г. ледовая дорога была закрыта.

За зиму 1941/42 г. по ледовой трассе было перевезено 363 тыс. тонн грузов и эвакуировано из Ленинграда 514 тыс. человек.

Летняя кампания 1942 г. явилась не менее ответственной. Государственный Комитет Обороны снова, как и в летне-осенней кампании 1941 г., возложил на Ладожскую военную флотилию задачу обеспечения всех оборонительных учреждений, войск, боеприпасов, топлива, а также за эвакуацию предприятий и населения Ленинграда.

Военный совет Ленинградского фронта в марте 1942 г. обязал начальника Гидрографического отдела КБФ выставить в период ледостава обозначенные пункты на Ладожском озере суда транспортного флота. Предполагалось выставить и то количество, существовавшее в 1941 г. ограждение, но и ограждение на новых фарватерах и в проливах.

Это была срочная и большая по объему работа. В Шлиссельбургской губе (бухта Петрокрепости) отсутствовали какие-либо портовые сооружения, если не считать рыбацких мостков, которыми не могли пользоваться суда. Поэтому в короткий срок флотилии. Все пришлось делать заново в чрезвычайно короткий срок. Инженеры вместе с гидрографами проектировали и строили пристани, производили промер, траление. Мы приняли непосредственное участие в строительстве Осиновецкого порта, порта Кобона, свыше десятка причалов на косе Кареджи, а также портовых сооружений в бухтах Морье и Гольсман.

Обслуживание Дороги жизни было не единственным гидрографов на Ладожском озере, нам приходилось выполнять и ряд других ответственных заданий.

В целях повышения интенсивности перевозок Военный совет Ленинградского фронта изыскивал любые возможности для расширения сети коммуникаций на внутренних водных путях. После изучения картографических и гидрологических материалов было признано целесообразным проверить старый водный путь по реке Сясь, впадающей в Ладожское озеро, Сясьский каналу, реке Чагодоше до Рыбинского водохранилища.

Для выполнения задания была сформирована и 10 апреля 1942 г. отправлена в Новую Ладогу речная рекогносцирующая группа в составе старшего лейтенанта В. Н. Хоробрых (начальник группы), старшего политехника И. Ф. Бородинна, специалиста по рекам военинженера 3 ранга П. А. Шейкина и главного старшины З. Ф. Чумакова.

В мае группа тщательно проверила весь путь и представила подробные материалы. В то же время группа провела на Ладоге в Гихвине 34 баржи, в которых так нуждалась флотилия.

Одновременно с этим личному составу Гидрографической службы КБФ пришлось выполнять ответственные работы по навигационно-гидрографическому обеспечению прокладки через Шлиссельбургскую губу бензопровода, телефонного и электрических кабелей.

Обследование намеченной трассы бензопровода продолжалось в течение полутора месяцев. Данные гидрографических работ послужили основным материалом для укладки гонб бензопровода на грунт. В середине июля 1942 г. было получено по бензопроводу 300 тонн бензина в сутки.

Около двух месяцев было затрачено на гидрографическое исследование трасс и прокладку телефонного и пяти электрических кабелей с мыса Кареджи на мыс Осиповец. Осенью 1942 г. Ленинград получил с Волховской ГЭС электроэнергию, которая позволила пустить водопровод, трамвай, дать свет в ...

В выполнении этого задания непосредственное участие приняли офицеры-гидрографы капитан-лейтенанты П. Т. Ивановский, Н. П. Клюев, старшие лейтенанты А. В. Корытин, А. И. Мамян, В. Е. Санников, лейтенанты А. А. Анищенко, П. П. Дмитриев, А. Б. Намгаладзе, воентехник 2 ранга А. А. Косолапов, младший воентехник Е. Ф. Лабеецкий, служащие Ладожского гидрографического района В. М. Шейкин и К. Ф. Семин, а также другие специалисты ВМФ, принявшие на себя всю ответственность за быстрое и качественное выполнение работ. Прокладка бензопровода и кабелей вела в основном ночью, тем не менее, без потерь. Тральщик, на котором гидрографы П. Т. Ивановский, А. Б. Намгаладзе и Е. Ф. Лабеецкий вели кабельное судно по намеченной трассе, подвергся бомбовому удару самолетов

и течений. Это задание было выполнено, и вскоре стронительство дороги развернулось полным ходом. Гидрографы обеспечивали координирование трассы дороги, а также участвовали в укладке плавала на сваи, которые забивались в грунт.

Для обеспечения перечисленных заданий, личный состав Гидрографического района принимал участие в навигационно-гидрографическом обеспечении боевых действий на Ленинградском фронте.



Ф. М. Корнев и В. Е. Половщиков. 1944 г.

Для обеспечения артиллерийских стрельб канонерских лодок и сторожевых кораблей флотилии постоянно привлекались офицеры и служащие гидрографического района капитан-лейтенант В. Е. Половщиков, военинженер 3 ранга Ф. М. Корнев, старшие лейтенанты Х. Н. Мамян, Ф. П. Хвещук, Е. П. Чуров, воентехник 2 ранга Е. А. Косолапов, младший воентехник В. Н. Сенин, инженер-геодезист И. П. Палехин, а также прикомандированные из Гидрографического района КБФ капитан-лейтенант Е. П. Косолапов, старший лейтенант В. С. Купрюшин. Их труд получил высокую оценку. Все они были награждены боевыми орденами.

В зимний период на Ленинградском фронте Гидрографическая флотилия проводила также офицеры Ладожского гидрографического района старшие лейтенанты В. Н. Сенин, капитан Г. В. Селитренников и Н. А. Смирнов, которые занимались определением и уничтожением девяти компасов, обеспечивали корабли и катера новыми штурманскими приборами. Существенную помощь этим офицерам оказывал прикомандированный к району из Гидрографического отдела старший лейтенант Н. Г. Раченко.

В зиму 1942/43 г. обстановка на Ленинградском фронте до момента прорыва блокады существенно не изменилась по сравнению с предыдущей. Учитывая огромную важность ледовых дорог на Ладоге, Военный совет КБФ возложил на Гидрографическую службу флота изыскание новых трасс и обеспечение движения войск по льду.

В конце ноября 1942 г. от заместителя командующего войсками Ленинградского фронта генерал-лейтенанта Ф. Н. Лагунова было получено письмо, в котором Гидрографическому отделу КБФ предлагалось взять на себя организацию специальной службы по наблюдению за ледовым режимом и гидрометеоро-

Схема 4. ДОРОГА ЖИЗНИ





директората на Училищата на гр. Кобленц-Ойгенхаф на 18 ноември 1942 го назначава за учител в 1942–1943 г.

13 января 1943 г. в 20 ч. поступило приказание из Управления переправ Ленинградского фронта: произвести изыскание трассы для перехода танков (вес 9—10 тонн). 14 января трасса была проложена, и уже 15 января по ней прошли первые девять танков. Проводку со стороны селения Кобона, от 15-го километра обеспечивали А. В. Гагарин и А. В. Корытин, от 15-го километра до селения Коккорево — К. К. Дерюгин, С. С. Мазур и И. М. Писеев.

16 января проводка танков продолжалась, но для этого пришлось проложить дополнительную трассу от поселка Лаврово до островов Зеленцы, так как авиация противника разрушила отдельные участки первой дороги.

При переброске тяжелой техники гидрографы всегда шли в первыми машинами, по которым, как правило, противник вел наиболее интенсивный огонь, особенно на участке между селением Липки и Шлиссельбургом. Малейшая растерянность могла повлечь провал машины в воронку. Но гидрографы успешно — проводка прошла благополучно.

За успешное выполнение задания генерал-майор А. М. Шилов объявил благодарность капитан-лейтенанту А. В. Гагарину и всему личному составу возглавляемого им гидрографического отряда.

После снятия блокады Ленинграда дальнейшее навигационно-гидрографическое обеспечение боевой деятельности Ладожской военной флотилии по поддержке флангов армии на восточном и западном берегах озера продолжал выполнять гидрографический отряд. Прикомандированные к отряду гидрографы гидрографического района, с честью выполнившие вместе с гидрографами Ладоги возложенные на них обязанности, ушли на новые рубежи войны. Им, как всем гидрографам Ленинградского фронта, еще предстояло пройти по многим дорогам и фарватерам, ведущим к победе.

В НАСТУПЛЕНИИ

Конец блокады

Несмотря на то, что обстановка вокруг Ленинграда оставалась в течение 1943 г. тяжелой, день полного освобождения города от блокады приближался.

Флот усиленно готовился к выходу на просторы Балтики. На заседаниях Военного совета чаще и чаще заслушивались доклады командиров соединений о готовности их частей к продвижению

на запад. Нам также было приказано доложить о наличии штурманских приборов, карт, средств навигационного оборудования, о состоянии и ремонте гидрографических судов и, конечно, о резервах офицерского состава, необходимых для комплектования подразделений Гидрографической службы КБФ вновь создаваемых баз. Особо тщательно командование флота выясняло готовность Гидрографической службы к обеспечению безопасности плавания в шхерах, к обеспечению против

В то же время было проведено с привлечением всех командиров соединений и начальников отделов штаба флота несколько штабных учений, на которых прорабатывались вопросы совместных действий КБФ с сухопутными войсками в планировании и проведении десантных операций. Темы по проведению десантной операции под Выборгом и по овладению Моонзундским архипелагом. Причем весьма характерным и, несомненно, поучительным было то обстоятельство, что в дальнейшем при обеспечении в указанных районах высадки морских десантов мы полностью использовали проекты всех приказов и планов, разработанные во время учений в масштабе флота, вплоть до привлечения тех офицеров, которые знали в этих документах. Кроме того, в рамках Гидрографической службы флота были проведены групповые упражнения по теме «Навигационно-гидрографическое обеспечение десантных операций»

Прошедшие годы войны вызвали необходимость обобщения опыта навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий флота, а также потребовали составления новых документов, регламентирующих технические требования, организацию и методику выполнения работ

В связи с этим к 1 мая 1943 г. офицеры Гидрографического отдела разработали инструкции и руководства по навигационно-гидрографическому обеспечению высадки тактических десантов, минных постановок, противоминного траления, топогеодезического обеспечения морской артиллерии, по работе военно-лоцманской и ледоводорожной служб.

Подготовка к освобождению Ленинграда от блокады и продвижению флота на север потребовали от Гидрографической службы обеспечения кораблей и частей КБФ откорректированными в соответствии с обстановкой морскими картами, руководствами для плавания, а также картами и пособиями специального назначения. Среди них были карты обстановки, разведывательные карты, морские навигационно-артиллерийские карты, атласы рек, бухт, портов, схемы минных заграждений, карты аэродромной сети и ряд других картографических и описательных материалов. Гидрографический отдел КБФ составил и отпечатал 158 различных карт и пособий тиражом от 50 до 300 экземпляров.

Эту большую работу выполняли сотрудники картографического отделения и других подразделений Гидрографического отдела КБФ — лейтенант В. О. Гурецкий, техник-лейтенант Г. М. Осипов, инженерно-технические работники М. Н. Ежова, А. А. Ефимова, В. Я. Зябрева, А. К. Лабецкая и др. Техническим руководителем и непосредственным исполнителем работ по составлению ряда руководств и пособий являлся лейтенант В. О. Гурецкий, в прошлом служивший в торговом флоте. Он составил Лоцию Невской губы, сделал описание бухт, гаваней и мест якорных стоянок в восточной части Финского залива.

Успешному выполнению картографических работ способствовало и то, что еще в сентябре 1942 г. в соответствии с решением Военного совета КБФ в подчинение Гидрографического отдела перешла Картографическая фабрика ВМФ. Правда, здесь были небольшие силы, тем не менее они оказывали флоту значительную помощь в печатании необходимых карт и пособий. Среди немногочисленного коллектива фабрики отлично справлялись с заданиями командования Г. И. Бронзов, Г. В. Кулашов, К. Кускова, И. Петров и др.

Во время подготовки к снятию блокады на флот были возложены ответственные задачи по перевозке большого количества войск с вооружением и боевой техникой на Ораниенбаумский плацдарм, а также по артиллерийской поддержке приморского фланга советских войск.

От Гидрографической службы флота требовалось навигационно-гидрографическое обеспечение переброски 2-й ударной армии из Ленинграда в Ораниенбаум, геодезическая привязка огневых позиций и подготовка артиллерийских планшетов для стрельбы кораолем.

Если последнее задание, о котором я скажу далее, не вызвало никакого беспокойства с точки зрения обеспечения его геодезическими данными, то этого нельзя было сказать об обеспечении предстоявшей транспортировки войск. Перевозок зависел от погоды, сроков образования ледяного покрова и, главное, от надежности навигационного оборудования, обеспечивавшего безопасное плавание в ночных условиях по многочисленным, но весьма мелким и узким фарватерам. При этом все навигационное оборудование фарватеров должно было действовать скрытно от противника.

Для выполнения задания были привлечены Ленинградский гидрографический участок (начальник — капитан-лейтенант О. П. Лукин-Лебедев) и Кронштадтский гидрографический район (начальник — капитан 2 ранга Л. А. Умовский) с его штатным манипуляторным отрядом (командир — капитан-лейтенант В. В. Братухин).

Можно сразу сказать, что большой опыт, накопленный районом и его подразделениями в работе по навигационному обеспечению операций за предшествовавшие два года войны, позво-

для Эсминцев — решено создать дополнительные, скрытые от противника, эшелоны огня, которые вместе с ранее существующими составили бы основную основу обеспечения плавания. Для успешного выполнения перевозок, с навигационной точки зрения, большое значение имело привлечение к ней большого количества кораблей: Кронштадтской флотилией командовал капитан-лейтенант Н. Я. Гибун, а Ленинградского во главе — капитан-лейтенантом Н. М. Калмыковым.

Обстоятельства сложились так, что операция должна была проводиться в два этапа.

Если в ноябре эта операция проходила в относительно благоприятных условиях, то в декабре и в начале января 1944 г. создавалась тяжелая деловая обстановка. Тем не менее флот успешно решил эту трудную задачу, что можно поставить в заслугу и командирам.

За период с 6 ноября 1943 г. до 31 января 1944 г. из Ленинграда в Лигу было вывезено: артиллерийских орудий — 22 000, снарядов — 214 тысячи, патронов — 2800 миллионов, 700 орудий и снарядов, 2800 тонн изделий, 5000 тонн боеприпасов и около 10 000 тонн разных грузов.

Таким образом, флот и все его подразделения, участвовавшие в выполнении и обеспечении этой операции, могли гордиться своим участием в разгрузке Ленинграда. Обеспечение перевозок артиллерийских орудий, снарядов, патронов, боеприпасов, а также других грузов, при этом, конечно, не исключая потерь в зоне, простреливаемой противником, Балтийцы еще раз доказали, что они могут самоотверженно и решительно действовать в самых трудных условиях. «Перевозки есть перевозки. Формально это не было проявлением героизма. Тем не менее, хочу особо подчеркнуть: это было проявление героизма». Так написал о своем воспоминании бывший командир артиллерийского дивизиона Н. Ф. Гибун. И в честь того, что успех всяких перевозок морем зависит прежде всего от навигационного обеспечения, то без преувеличения и боязни вступить в спор скромность могу сказать, что роль гидрографов — тоже немалая.

Выполнение второй части возложенного на нас задания — флот с наступлением — обеспечение артиллерии флота — считал не менее ответственным.

Гидрографы определяли координаты артиллерийских кораблей, изготовили артиллерийские планшеты для кораблей, трех крейсеров, одного лидера, пяти эскадренных миноносцев и четырех канонерских лодок, т. е. для всех кораблей



Н. Ф. Гибун
1943 г.

предназначенных для ведения артиллерийского огня по противнику. Обеспечение артиллерийских стрельб 101-й отдельной морской железнодорожной артиллерийской бригады и бронепоезда «Балтнец» производили гидрографы старший лейтенант М. И. Донсков и инженер-капитан В. Л. Рекс, которые находились там с начала войны. Они использовали материалы стереофотограмметрического отряда, выполнявшего с 1942 г. топогеодезическую разведку.

С уверенностью можно сказать, что в сокрушительных ударах флотской артиллерии, которая в немалой степени содействовала успеху наступления, есть и большая доля труда гидрографов.

После снятия блокады перед флотом и его подразделениями были поставлены новые по характеру и большие по масштабам задачи: поддержка приморского фланга армий, продвигавшихся на запад, восстановление отвоеванных баз и выход на просторы Балтики для действий на коммуникациях противника.

Таким образом, в 1944 г. наступил перелом в нашей военной жизни. Флот вырвался из рамок города и Невской губы. Все мы были охвачены общим подъемом и стремлением быстро продвигаться на запад. Но для этого предстояло еще многое сделать. В частности, гидрографы должны были обеспечить большой объем работ по противоминному тралению, закрепить соответствующими средствами генеральные фарватеры, восстановить навигационное оборудование в базах флота и в прилегающих к ним районах, а также организовать их обследование. Одновременно требовалось обеспечить предстоящие боевые действия флота.

В новый этап войны мы вступили с сознанием успешно выполненного воинского долга в тяжелые годы блокады. Подвиг гидрографов-балтийцев высоко оценило командование флота. За предшествовавший период 75 офицеров (одна треть всего состава), 57 старшин и матросов и 8 сотрудников были удостоены высоких правительственных наград. После снятия блокады было награждено медалями «За оборону Ленинграда» 224 офицера, 607 старшин и матросов и 196 рабочих и служащих Гидрографической службы Краснознаменного Балтийского флота.

Обеспечение противоминного траления

В результате наступления войск Ленинградского, Волховского и 2-го Прибалтийского фронтов, при активном содействии Краснознаменного Балтийского флота, авиации дальнего действия и партизан с 14 по 27 января 1944 г. немецко-фашистские

армии были разгромлены под Ленинградом и Новгородом, 1 марта советские войска подошли к границе с Эстонией, где временно перешли к обороне, подготавливая новую наступательную операцию.

Победа под Ленинградом привела к значительному улучшению оперативной обстановки в восточной части Финского залива. Краснознаменный Балтийский флот получил возможность расширить зону базирования. Так, с освобождением южного побережья Финского залива до устья реки Нарова в гавани Ручьи была создана передовая база флота, при которой капитан-лейтенантом К. Г. Куриловским.

На участок возлагалась задача: в кратчайший срок восстановить навигационное оборудование в Копорском заливе и Лужской губе и одновременно обеспечить траление мин в этом районе. В выполнении работ приняли участие капитан 3 ранга К. С. Лапунин, капитан-лейтенанты У. М. Еснев, А. И. Мохначев, старший лейтенант П. П. Ткаченко, старший техник-лейтенант И. П. Гасюк и матросы манипуляторного отряда во главе с его командиром старшим лейтенантом А. А. Анищенко. В обеспечении противоминного траления здесь принял также участие капитан 3 ранга С. М. Трахтман, который по указанию начальника штаба флота разрабатывал и проводил траление по противоминному тралению, касавшиеся вопросов навигационно-гидрографического обеспечения траления. Это имело немаловажное значение для совершенствования методов и организации работ.

Вскоре началось усиленное траление мин в Нарвском заливе и прокладка фарватеров на запад в целях обеспечения выхода кораблей КБФ в Балтийское море и использования их для поддержки приморского фланга наступающих советских войск.

В бухте Гакково (Нарвский залив) была создана база катеров-тральщиков и торпедных катеров. Для их обеспечения выделили большую группу офицеров-гидрографов, часть из которых перешла на тральщики.

Во время траления в этом районе мы применили уже проверенный метод разведки минных тралов с помощью аэрофотосъемки. Практическому применению этого метода предшествовала большая исследовательская работа группы офицеров фотограмметрического отряда Гидрографического отдела КБФ.

Еще в декабре 1941 г. начальник штаба КБФ вице-адмирал Ю. Ф. Ралль возложил на Гидрографический отдел флота задачу изучения возможности использования аэрофотосъемки для разведки минных заграждений, поставленных на глубину до 3,7 м. Для этой цели по решению Военного совета от 25 февраля 1942 г. была сформирована группа, которую вначале возглавлял военинженер 3 ранга А. Г. Пожарский, а затем

контурами минных полей. Эти кальки доставлялись в штаб траления.

Следует отметить, что первые разведданные не вызвали особого доверия у командования бригады траления. Но когда данные разведки подтвердились во время траления, отношение к ним резко изменилось.

Аэрофоторазведка минных заграждений была только частью задач, возложенных на Гидрографическую службу командующим флотом. Нам предстояло также обеспечить районы траления достаточной для координирования сетью опорных пунктов. Если эта задача была успешно решена при обеспечении траления в Финском заливе, то на Копорском полуострове, где траление было особенно затруднено, оно было выполнено с удовлетворением. Это удовлетворило запросы траления в Финском заливе и на Гогландском плесе при координировании траления, так как в этих районах находились в значительном количестве минные заграждения.

При этом в это время при обеспечении промерами (полюсов) траления щитов, буев и т. п. не могла быть обеспечена траления, так как эти районы находились под постоянным наблюдением траления.

Трудно вспомнить, кто первый предложил использовать аэростаты заграждения в качестве береговых ориентиров, но это и случилось. Был выход из создавшегося положения. По запросу командования КБФ командующий противовоздушной обороной Ленинграда выделил нам три аэростата с полностью укомплектованным обслуживающим составом. Два аэростата были установлены на восточном берегу Нарвского залива и один — на острове Лавенсари. Только с помощью аэростатов, поднятых над геодезическими пунктами, удалось обеспечить хорошую точность координирования траления мин.

Нам также надлежало подготовить планшеты и карты для прокладки тральных галсов. К этой работе мы приступили еще зимой 1944 г. За первое полугодие было изготовлено свыше 70 гониометрических сеток на картах масштабов 1:25 000.

При этом надо заметить, что гониометрические сетки для координирования траления были применены впервые и что инициатива гидрографов получила высокую оценку командования.

В порядке подготовки к тралению по приказанию начальника штаба флота еще в апреле 1944 г. были проведены занятия с офицерским составом тральщиков по практическому применению точных способов координирования с использованием специальных планшетов и сеток. Но ограничиться только учебой было далеко не достаточно. Гидрографов обязали показать офи-

церам тралящих подразделений, как производить координирование траления непосредственно в море. Для этой цели в дивизионы тральщиков направили: капитанов 3 ранга К. С. Лапунина, И. Н. Мещерякова, капитан-лейтенантов В. И. Дмитриева, У. М. Еснев, П. П. Ткаченко, А. М. Таран, И. Н. Хоробрых, старших лейтенантов М. П. Евдокимова, А. Б. Намгалал, И. И. Ткаченко, М. Д. Шишмарева, старших техников-лейтенантов Е. А. Косолапова, Н. М. Петровского, техника-лейтенанта Е. Ф. Лабеецкого, лейтенантов Плеханова, И. Г. Строгова, И. И. Фролова, Е. С. Шишкина.

Однако уже с первых дней пребывания гидрографов на тральщиках их обязанности изменились — они стали не только обучать личный состав, но и сами координировать траление, а также нести ответственность за достоверность и надежность этого координирования.

Кроме того, им поручалось выполнение отдельных заданий, выходявших за рамки гидрографического обеспечения. Так, К. С. Лапунину было приказано расчислить от донных мин подходы к Иван-Городу. В его распоряжение были выделены катер-тральщик и глубинные бомбы. В выполнении задания приняли участие также гидрографы У. М. Еснев и П. П. Ткаченко, которые помогли в весьма сжатые сроки произвести необходимые расчеты для точного сбрасывания глубинных бомб, гарантировавшие уничтожение донных мин на этом участке.



И. Н. Мещеряков. 1941 г

Некоторые гидрографы, в частности В. И. Дмитриев, Плеханов, А. М. Таран, М. Д. Шишмарев, больше двух месяцев выполняли обязанности дивизионных штурманов, не говоря уже о том, что до завершения кампании никто из гидрографов не ушел с тралящих соединений. Каждый гидрограф имел на своем счету значительное количество вытраленных мин. Например, при участии М. П. Евдокимова было вытралено до 90 мин, В. И. Хоробрых — до 80, А. Б. Намгалал и И. Строгова — до 100 мин.

За участие в тралении в 1944 многие офицеры-гидрографы были награждены орденами.

Не обошлось и без потерь. В октябре 1944 г. в Нарвском заливе при обеспечении траления погиб капитан 3 ранга И. Н. Мещеряков.

Кроме обеспечения траления мин на Неве, в Копорском заливе, в Финском заливе, в Ладожском озере, где была создана

гидрографический отдел под руководством старшего гидрографа
М. Ю. Юрлова и старшего гидрографа А. И. Постникова
Е. С. Шипкина, техника-лаборант В. И. Панин и инженер-геодезиста И. М. Палехина

По мере продвижения на берег навигационно-гидрографическое обеспечение действий осуществлялось все более возрастающее значение в общем объеме гидрографических работ. Оно, к сожалению, продолжалось до конца войны и многие годы после ее окончания

На Чудском озере

Случилось так, что Чудское озеро, известное из истории войн тем, что в апреле 1242 г. русской ратью, которой командовал Александр Невский, на нем были разгромлены немецкие рыцари Тевтонского ордена, стало районом боевых действий КБФ в период окончательного освобождения от новоявленных «рыцарей» в фашистском облике.

Зимой 1944 г. отброшенные от Ленинграда и Новгорода гитлеровские войска группы армий «Север» укрепились на заранее подготовленных рубежах, проходивших от Нарвского залива к Чудскому озеру и далее по западному берегу Чудского озера к Олонецкому району.

Для прикрытия приозерных флангов своих войск противник использовал флотилию, имевшую более 100 кораблей, катеров и судов. Эта флотилия по численности значительно превосходила Бригаду речных кораблей КБФ на Чудском озере, сформированную в мае 1944 г. в Гдове и имевшую 12 бронекатеров, 1 торпедных катера, 21 тендер и другие катера и суда.

Правда, в июле, в период подготовки Ленинградского 3-го Прибалтийского фронтов к наступлению, штурмовая авиация КБФ несколькими ударами по местам базирования кораблей и судов противника нанесла ему большой урон.

Бригада речных кораблей, которой командовал капитан 2 ранга А. Ф. Аржавкин, также принимала участие в боях.

Навигационно-гидрографическое обеспечение ее действий было возложено на старшего инженер-лейтенанта А. И. Постникова — опытного гидрографа, участника обороны Сталинграда. В его распоряжение поступили манипуляторная группа во главе со старшиной 1-й статьи Криштоповым и группа матросов. Позднее и до окончания военных действий на озере вместе с А. И. Постниковым работы по навигационно-гидрографическому обеспечению действий Бригады речных кораблей выполняли

модель теории культурной анимации Н. Н. Гроувермана и адаптирует
М. Н. Сухомлин. На основании работы дано определение понятия
А. Н. Гроуверману были посвящены следующие публикации: В. С. Зуб-

© 1999 by John Wiley & Sons, Inc.

Как и в конце апреля 1942 г. Гитлер предостерегает «фюрера» МВР: «Будет проведено обследование системы обороны, обороны моря и воздушных сил, материальных, финансовых, людских ресурсов. А также анализ деятельности противника. Будут приняты необходимые меры для более полной подготовки, особенно в области авиации».

Если вы хотите, чтобы ваш ребенок любил читать, то вы должны читать ему самому. Читайте ему наизусть, читайте вместе. Читайте ему наизусть, читайте вместе. Читайте ему наизусть, читайте вместе.

Следовательно, перед нами встала задача гидрографического обследования отдельных участков озера. В начале мая гидрографы капитан-лейтенант В. С. Зябрев, старший инженер-лейтенант А. И. Постников, старший лейтенант В. В. Старожицкий обследовали восточный берег озера и произвели промер на фарватерах в ряде бухт и на подходах к местам базирования катеров. Полученные материалы исследований более подробно отразили рельеф дна озера в интересовавшем командования районе.

10 августа войско 3-го Прибалтийского фронта при поддержке 15-й воздушной армии возобновило наступление с юго-запада на город Псков. Ввиду нежелания правительства в Гитлеровской Германии выдвинуть ультиматум, командование фронта приняло решение выдвинуть вперед в наступление двух стрелковых дивизий с той задачей обороны, форсировав протоку Теплое озеро, соединяющую Чудское и Псковское озеро.

Высадка десанта в районе селения Мехикорма Бригады кораблей была передана в оперативное подчинение 3-м Прибалтийским

[illegible][illegible]

Все эти работы выполнила манипуляторная группа. В конце июня гидрографы приступили к установке поворотных створов. При этом на остров Островец были установлены два поворотных створа, а на острове Городец — один. К 13 августа гидрографы оборудовали створы для проведения промера Гуськовского залива. Поворотные створы были установлены на островах Островец и Городец, а при этом в Гуськовском заливе были установлены створные огни. Они были установлены на расстоянии 100 м от берега, и с берега противника их не видели. Огни работали с 13 по 15 августа. Они обеспечили скрытый и безаварийный проезд каторжан. Немаловажную роль в благополучном завершении операции сыграло ознакомление команд кораблей с картой и составлением для плавания, составленным

Вечером 15 августа группа под руководством старшего лейтенанта В. И. Герасименко с портативной техникой была пере-

брошена на тендере к месту высадки десанта для обозначения подхода к берегу. Чтобы ввести противника в заблуждение, в ночь высадки десанта одновременно были зажжены огни на переправе у деревни Пнево вблизи устья реки Желча и на восточном берегу озера, в северной его части.

Приняв первый эшелон десанта, который высадился в районе Мехикормы, десантный отряд утром 16 августа в районе Мехикормы. Высадка оказалась внезапной для противника и прошла без потерь, так как корабли и катера, ослабленные предварительными ударами авиации, в операции высадки десанта участия не принимали. Сопротивление вражеских частей в районе высадки было сломлено.

Однако днем 16 августа авиация противника группами 25 самолетов нанесла пять ударов по десантно-высадочным средствам и по району высадки, выведя из строя или повредив часть катеров и тендеров. Но, несмотря на противодействие вражеской авиации, 16 августа закончилась переправа из Пнева в Мехикорму 128-й дивизии, артиллерии и боеприпасов. Бригада речных кораблей перешла в оперативное подчинение командующего 8-й армией Ленинградского фронта.

17 сентября, с принятием командованием решения о переходе в наступление, действиями Бригады речных кораблей 3-й ударной армии, которая должна была ускорить разгром группировки противника в Таллинском направлении. А. И. Постников, командир бригады, обследовал район предполагаемой переправы и дал заключения о наиболее удобных местах для постройки пирсов с безопасными в навигационном отношении подходами к ним. По данным, полученным в результате этого обследования, саперы в короткий срок построили восемь пирсов. На каждом из них были установлены огни, у которых дежурили саперы. На фортах были установлены пулеметы, а на пирсах — пушки с огнями. На переправе все время находились офицеры гидрографы В. И. Герасименко, А. И. Постников и Я. И. Сидоров, которые вели наблюдение за движением судов и сообщали о положении дел.

Переброска войск продолжалась с 5 по 19 сентября. Всего было перевезено 135 тыс. солдат и офицеров с техникой и боеприпасами (в том числе 2183 орудия и миномета).

В период с 17 по 21 сентября Бригада речных кораблей способствовала успешному наступлению вдоль побережья Чудского озера соединений 2-й ударной и 8-й армий, поддерживая их артиллерийским огнем бронекатеров, перевоза войска и грузы из Гдова в Мустве.

На этом гидрографическое обеспечение боевых действий на Чудском озере закончилось.

Десанты в Выборгском заливе

После освобождения 20 июня 1944 г. Выборга перед войсками Ленинградского фронта была поставлена задача в содействии с Краснознаменным Балтийским флотом освободить острова Выборгского залива. Для этой цели в начале июля на восточное побережье залива были переброшены части 41-й армии.

20 июня с кораблей КБФ был высажен десант на остров Перва, овладение которым давало возможность контролировать проливы в Выборгском заливе. В этот день десант атаковал остров с суши силами 1-й бригады А. С. Рыбаков. Так же десант высаживался на остров Кирюхи, захватив тем самым стратегически важный пункт в бухте. Вскоре десанты достигли острова, притянув тем самым внимание артиллерии противника к острову.

В период с 21 по 23 июня силами КБФ были освобождены острова Форт-Аго архипелага, которые прикрывали подходы в Выборгскому заливу с моря, сковывая действия кораблей КБФ в этом районе. 25—27 июня флотские десанты освободили и некоторые другие острова залива. Флот получил возможность перебазировать часть легких сил в Койвисто, в бухту Йоханнес и залив Макслахти.

После освобождения в действиях флота, артиллерии и сухопутных войск началась операция по освобождению Выборгского залива. Начиная с 1 июля десанты высаживались на острова, которые должны были быть освобождены, так как они должны были проводиться в шхерном районе.

Еще зимой 1943/44 г. командование флота заблаговременно обратило наше внимание на необходимость подробного изучения шхер как района предстоящих в скором времени боев, и в соответствии с этим была проведена операция по переходу советских кораблей из Кронштадта в Балтийское море, минуя опасную в минном отношении открытую часть Финского залива.

Для обеспечения плавания в шхерах был создан отряд военных лоцманов во главе с капитан-лейтенантом И. Л. Бегуном, который приступил к тщательному изучению шхер и освоению методов вождения в них кораблей. К проведению занятий лоцманами по указанию командующего флотом был привлечен В. И. Лепко — бывший офицер русского флота, многие годы плававший в шхерах. Он составил тогда уникальные альбомы зарисовок с пояснениями к ним. Изучались материалы работ шхерной комиссии, существовавшей при Гидрографическом управлении ВМФ еще с первой мировой войны. Кроме того, в ноябре 1943 г. по решению Военного совета КБФ при Военно-морском училище младших лейтенантов были организованы четырехмесячные курсы военных лоцманов шхерного плавания, на которых обучалось 19 человек из числа призванных судово-

поступили в распоряжение начальника Гидрографического отдела КГФ для выполнения специальных заданий.

Перед началом операции по освобождению островов нам приказали обследовать состояние средств навигационного оборудования в районе предстоящих боевых действий, составить наставление для плавания, подготовить описание пунктов сосредоточения десантных средств, изучить места, намеченные для высадки десантов, и подготовить геодезическое обеспечение для проведения гидрографической съемки. Кроме того, военным лоцманам надлежало провести десантные суда по маршрутам высадки десанта. Для выполнения этих заданий отводилось очень мало времени — всего неделя.

Для навигационно-гидрографического обеспечения операции было назначено 11 офицеров: капитан 2 ранга А. А. Смирнов, капитан 3 ранга П. Н. Пирожков, капитан 1 ранга И. Л. Бегун, В. С. Зябрев, Б. В. Румянцев, М. М. Спиридонов, старшие лейтенанты К. Ф. Голубцов, В. О. Гурецкий, Г. Ф. Рощенко, В. В. Семенов, младший лейтенант М. Г. Денисов — и пять матросов. В их распоряжение выделили три гидрографических катера и две автомашины, на которые погрузили запас морских карт и штурманских приборов.

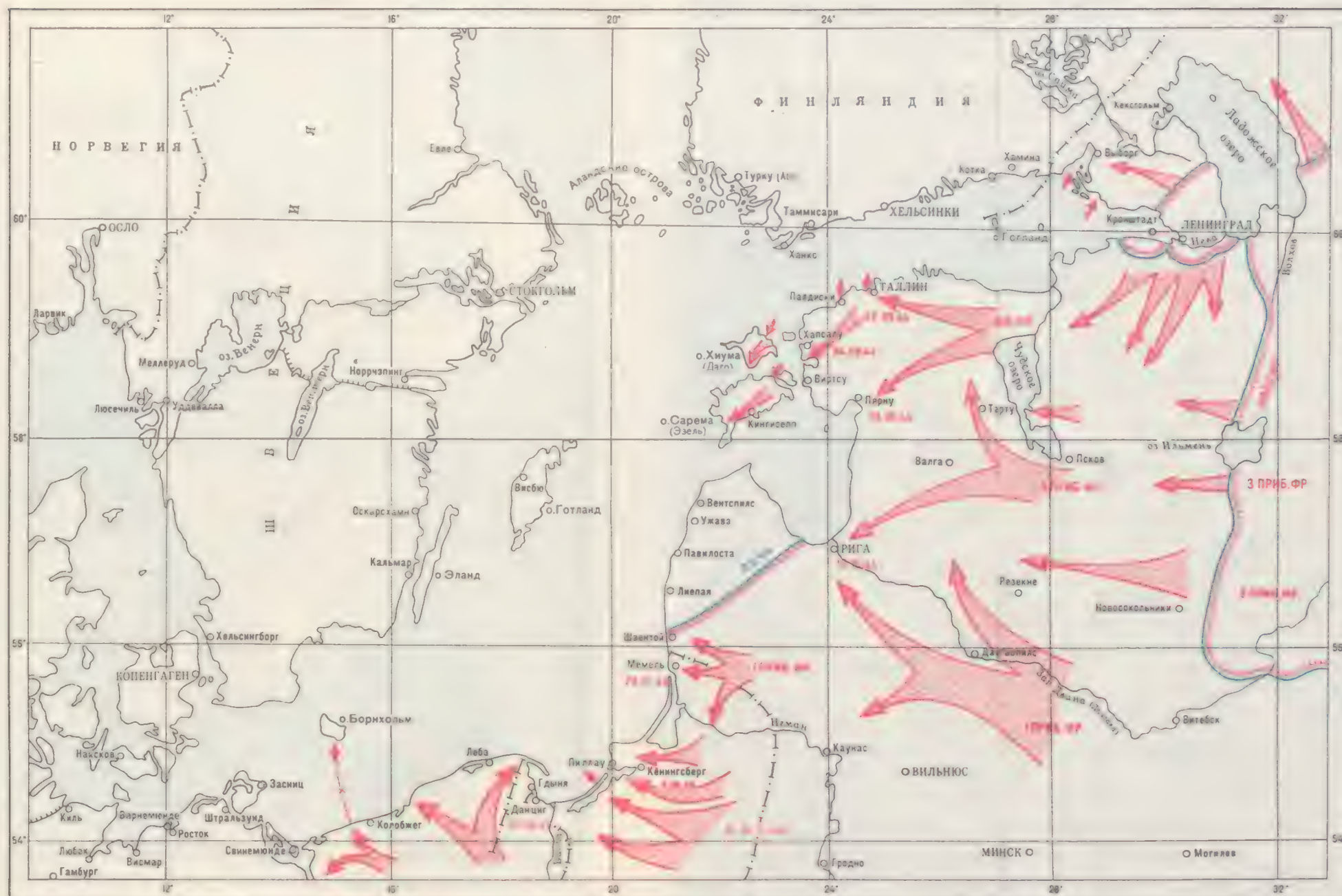
Прибыв 26 июня в город Койвисто, я доложил заместителя командующего войсками Финляндии контр-адмирала Ю. Ф. Раллю о проделанной нами подготовительной работе. Получив от него дополнительные указания, мы приступили к выполнению задания. Вскоре гидрографы обследовали основные фарватеры: Койвисто — Макслахти, Макслахти — Транзунд, Макслахти — гавань стеклозавода — Выборг, а также целый ряд второстепенных фарватеров, проверили свыше 300 знаков берегового и плавучего ограждения. В ходе работы составляли краткие наставления для плавания по каждому фарватеру и пересылали их в соединения десантно-высадочных средств.

Было установлено, что, к счастью, все навигационные сооружения как в порту Выборг, так и в заливе сохранились, а плавучее ограждение оставлено на своих штатных местах. Финны в последний момент, видимо, не успели уничтожить его.

Для действий против гарнизонов противника, размещавшихся на островах Тейкарсари, Равансари, Суонносари и других, было решено подыскать на восточном берегу Выборгского залива близ этих островов удобные места для сосредоточения высадочных средств и сил прикрытия десантов. В связи с этим за три дня до высадки гидрографы обследовали до 50 бухт, во многих из них произвели контрольный промер.

Данные промера обрабатывались на месте. Результаты наносились на листы миллиметровой бумаги в масштабах 1:200 и 1:500. С этих листов снимались копии на кальки, которые вместе с навигационным описанием и наставлениями для

Схема 5. БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ТЕАТР ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ ЯНВАРЬ 1944 г. – АПРЕЛЬ 1945 г.





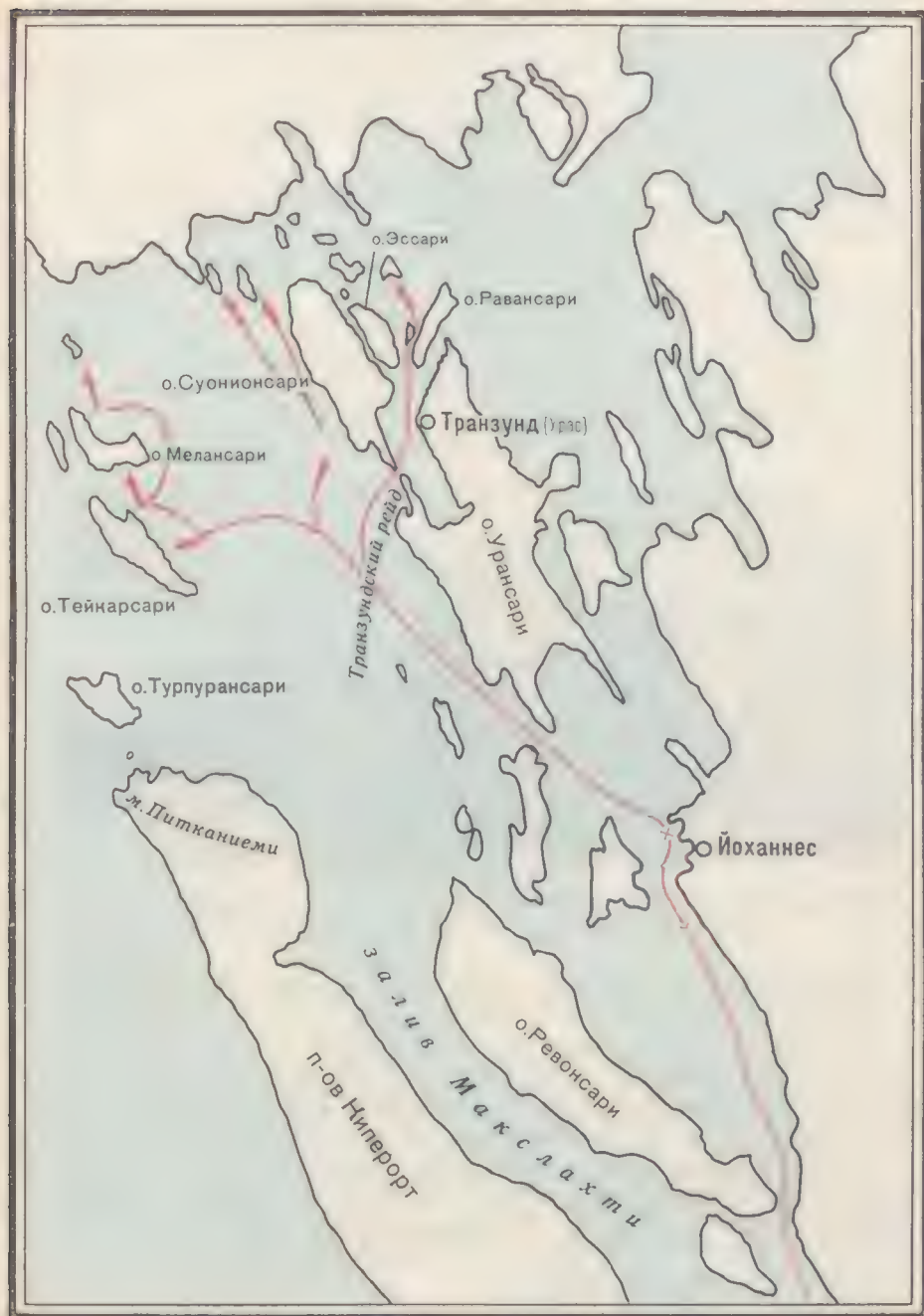


Схема 6. Высадка морских десантов на острова Выборгского залива

плавания немедленно направлялись в штаб командующего силами и средствами флота, выделенными 59-й армии, и командиру бригады шхерных кораблей.

Гидрографическое описание мест высадки десантов составилось по крупномасштабным картам, пособиям по кораблевождению, а также на основании сведений, полученных от лоцманов, плававших здесь до войны.

Одновременно капитан-лейтенант Б. В. Румянцев совместно с флагманским штурманом бригады шхерных кораблей произвел проверку штурманских приборов на кораблях и катерах.

Учитывая сложность плавания в шхерах, флагманский штурман бригады шхерных кораблей совместно с одним из военных лоцманов еще до начала высадки прошел на катере по фарватеру, чтобы ознакомиться с районом предстоящих действий. Затем по основным фарватерам, ведущим к островам противника, были совершены выходы со штурманами и соединении и со старшинами с высадочных средств.



Нельзя здесь не сказать о том, что все сведения о навигационной обстановке добывались гидрографами и все работы выполнялись ими в условиях огневого воздействия со стороны противника. Так, в частности, группа капитан-лейтенанта В. С. Зябрева при обследовании пристаней в Транзунде неоднократно подвергалась вражескому обстрелу, а группа инженер-капитана 2 ранга П. И. Бирюкова, выполняя на гидрографическом боте № 25 задание по обеспечению маневрирования кораблей и противоминного траления вблизи острова Руонти, попала под интенсивный обстрел кораблей противника, в результате чего бот получил значительные повреждения.

Высадка десантов на острова осуществлялась в период с 1 по 10 июля, во время белых почей. 1 июля 1944 г. до сотни десантно-

пограничного участка и для дальнейшей борьбы на Балтике. Макалахти в Выборгском заливе, а к 3 июля они сосредоточились в бухте Иоханнес и Ниемеля, где был подготовлен десант в составе двух рот из 224-й дивизии. Проводку десантных сил осуществлял капитан 2 ранга И. Л. Бегун, который следовал на гидрографическом судне «Гидроскоп». Рядом с ним лодман шёл на буксире эскадренной минозащиты, а другой — на талие с тремя десантными батальонами десанта.

На первом этапе пришлось преодолеть узкий, извилистый пролив Туусупуангари, где был установлен противодесантный миннобарьерный и минометный огневой рубеж.

Утром 4 июля, выйдя из района Иоханнес, десантные суда выдвинули 164-й и 144-й полки на острова Теикарсари и Свонносарви. Первый из этих отрядов проводили И. Л. Бегун, К. Ф. Голубнов и Г. Ф. Руденко, а второй — В. В. Семенов и М. М. Спиридонов. В тот же день были освобождены острова Свонносарви, Теикарсари и ряд других, а также других островов в июле после того, как на Теикарсари и Свонносарви высажены десанты были представлены полковые и танковые подразделения. Острова были также очищены от противника.

4 и 5 июля вражеские корабли пытались прорваться в Выборгский залив, чтобы помешать освобождению островов, но эта попытка оказалась безуспешной — наши отряды прикрывали десантные заставили противника отойти.

Из вражеских кораблей, попавших под огонь наших артиллерийских подразделений на Свонносарви, часть наших судов и катеров получили повреждения, а некоторые из них затонули. В результате и наши лодманы К. Ф. Голубнов и М. М. Спиридонов, которые в течение суток выжили на обломках судов.

Г. Ф. Руденко, обеспечивавший проводку бронекатеров, доставил погнотного штурмана дивизиона и успешно справился с поставленной задачей.

За проявленное мужество и героизм в боях за освобождение островов были представлены к правительственным наградам командир десанта капитан 1 ранга Голубнов и всех других участников операции, обеспечивавших высадку десантов на острова Выборгского залива.

В этот же период была осуществлена Свирско-Петрозаводская операция войск Карельского фронта. В ходе наступления с 19 по 28 июня 1944 г. корабли Онежской флотилии оказывали поддержку наступлению 32-й и 7-й армий на прибрежных участках путем высадки тактических десантов в ряде пунктов побережья. При этом в порт Петрозаводск, в тот же день был освобожден порт Петрозаводск.

Онежский гидрографический участок (старшие лейтенанты Г. И. Зуйков и В. А. Белов) принимал участие в освобождении

вместе с другими работниками Финляндии в Хельсинки и в Хельсинки.

В 1944 г. в Финляндии была проведена перепись населения.

В результате Выборгский и Сестрорецкий районы, а также другие районы Финляндии были потеряны в войне.

События войны привели к тому, что в Финляндии были потеряны районы Выборгский и Сестрорецкий, а также другие районы Финляндии.

После войны Финляндия была восстановлена, а также другие районы Финляндии.

В результате войны Финляндия была восстановлена, а также другие районы Финляндии.

В результате войны Финляндия была восстановлена, а также другие районы Финляндии.

В результате войны Финляндия была восстановлена, а также другие районы Финляндии.

В результате войны Финляндия была восстановлена, а также другие районы Финляндии.

лось еще длительное время из-за миной опасности

В 1945 г. был сформирован еще один шхерный отряд, который совместно с финнами произвел в течение навигационного периода 1945 г. промер так называемого одиннадцатиметрового стратегического фарватера. В результате работ были получены достоверные картографические материалы, которыми пользовались во время проводки по этому фарватеру крупных кораблей.

Таким образом, на заключительном этапе войны и после ее победного завершения шхеры сослужили нам добрую службу.



Группа гидрографов Гидрографической службы КБФ, участвовавших в изучении шхер

С созданием в октябре 1944 г. базы Порккалаудд при ней был сформирован гидрографический район, начальником которого был назначен капитан 3 ранга И. Л. Бегун, хорошо изучивший шхеры и обеспечивший благодаря этому безаварийное и уверенное плавание кораблей Краснознаменного Балтийского флота и судов в этом районе.

Снова в Моонзунде

17 сентября 1944 г. войска Ленинградского фронта прорвали оборону противника на тартуском участке и начали стремительное наступление вдоль западного побережья Чудского озера на север, а затем на запад. К 26 сентября была полностью освобождена вся материковая часть Эстонии. Перед войсками 8-й армии, которая вышла на побережье Балтийского моря, лежали острова Моонзундского архипелага: Вормси, Хиума, Муху, Сарема и прилегающие к ним мелкие острова

[illegible]

Задача по освоению добычи Мировых запасов нефти поставлена на 50-летнюю и ЮНЕСКО ставит задачу освоения 50 млрд баррелей нефти. В настоящее время добыча нефти в СССР составляет 1,5 млрд баррелей в год. Для освоения Мировых запасов нефти необходимо увеличить добычу нефти в 10 раз.

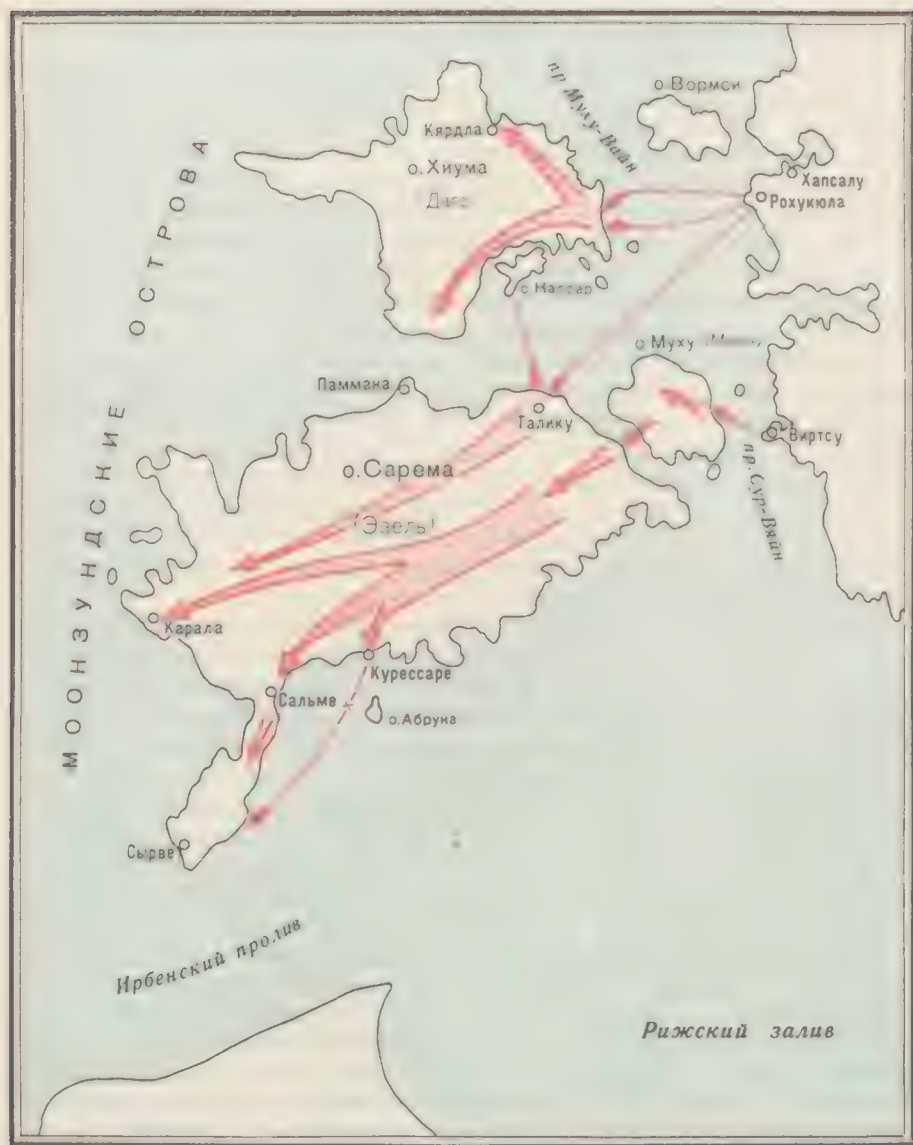


Схема 7. Видея даситов на Моонзунские острова

гидрографический пост был усилен личным составом и техникой. Туалеты, канализация, водопровод и водонапорная установка были оборудованы. Водопроводный пункт был усилен личным составом и техникой. Водопроводный пункт был усилен личным составом и техникой. Водопроводный пункт был усилен личным составом и техникой.

Гидрографический пост был усилен личным составом и техникой. Водопроводный пункт был усилен личным составом и техникой. Водопроводный пункт был усилен личным составом и техникой. Водопроводный пункт был усилен личным составом и техникой. Водопроводный пункт был усилен личным составом и техникой. Водопроводный пункт был усилен личным составом и техникой.

Для обеспечения бесперебойной работы гидрографического поста и обеспечения безопасности движения судов были приняты энергичные меры по снабжению Моонзундского гидрографического участка всем необходимым. К сожалению, не все можно было изыскать в тех условиях.

Много внимания А. И. Постников уделил организации маневренной службы и грамотной проводке кораблей и судов, что имело особое значение, когда все большие острова Моонзунд еще находились в руках врага.

Высадка десанта началась 29 сентября. Торпедные катера под прикрытием дымовых завес и огня сухопутной артиллерии прорвались из Роухюла в Виртсу, а затем высадили первый бросок десанта в Куусти на острове Муху. В 10 часов утра горючими катерами под командованием капитана 1 ранга Г. Г. Олейника с арменскими понтонами на Муху был переправлен первый эшелон десанта (249-я стрелковая дивизия 8-го корпуса). К 1 октября остров Муху был полностью очищен от противника, но попытки десантных войск с ходу форсировать Ориссарскую ламбу, соединяющую острова Муху и Сарема, и создать плацдарм на острове Сарема не увенчались успехом.

Из-за неблагоприятной погоды высадка на острове Хяума была перенесена на 2 октября. Утром десантный отряд (командир — капитан 1 ранга Е. В. Гуськов) вышел из Роухюла и под прикрытием авиации и пулеметно-пушечного огня торпедных катеров в районе пристани Хельтерма принял десанта, а затем и весь передовой отряд, после чего десантные средства приступили к переправе на Роухюла второго эшелона десанта (131-я стрелковая дивизия 10-го стрелкового корпуса).

К вечеру 3 октября советские войска вытеснили немцев с острова Хиума; остатки немецко-фашистских войск переправлены на остров Сарема.

Наименование гидрографической организации: Институт географии Академии Наук СССР, Ленинградский филиал, Ленинград, ул. Гр. Обороны, 47/48, 190000.

Уточню: Гитлер – это не просто «политический» и «рагу» Б. А. Руминский, а именно «политический» и «рагу» Б. А. Руминский, а именно «политический» и «рагу» Б. А. Руминский.

Противоположные берега на острове Сарога почти все время обстреливались Мексиканскими орудиями. В начале октября на Риге была выдана верооятность того, что наша пелотонная батарея со временем успеет. В портах острова концентрировались многие корабли американцев, на которых уже учинили «оборудован» Сала-мандра, десантные артиллерийские корабли.

а на остров Сарема планировалось произве-
дений: с севера — в районе Талику и Триги
ая дивизия 109-го корпуса) и с острова Муху

В этот же день артиллерия началась артиллерийская подготовка высадки: артиллерия 109-го корпуса вела огонь по району целих демонстрации высадки в этом районе; артиллерия 109-го корпуса вел огонь с острова Муху, обеспечивая формирование отряда Вайке-Вайн и захват Ортиссарской дамбы.

Около 6 ч. 8 торпедных катеров под командованием Героя Советского Союза капитана 3 ранга В. П. Гуманенко неожиданно для противника высадили первый бросок десанта севернее Гаври. К 9 ч. 30 мин. на этом участке под прикрытием огня артиллерии катанов, бронепоездов и танков был высажен 1-й этап десанта (танки Т-34 и Т-70, артиллерия, инженерно-технические подразделения). Вторым этапом от высадки в Гаври на остров были высажены десанты окрестных островов: Косовый, Гаври, К. Вечный. 6 октября в Гаври был переброшен 2-й этап десанта. Этот этап десанта высадился на западном берегу на Соловках. Войсками 8-го стрелкового корпуса командовал полковник О. И. Орлов.

итные суда. Перевозку обеспечивали крейсеры и эскадренные миноносцы.

Еще во время подготовки решающего наступления на полуострове Сырве и в ходе наступления корабли КБФ оказывали сухопутным войскам большую помощь: поддерживали своим огнем фланги сухопутных войск, нарушали морские коммуникации противника в Рижском заливе и в Ирбенском проливе, вели борьбу с вражескими кораблями (с 18 по 24 ноября было потоплено и получило повреждение 11 кораблей противника), производили противоминное траление на подходах к полуострову Сырве.

Для выполнения заданий командования по навигационно-гидрографическому обеспечению боевых действий кораблей в Рижский залив был направлен маневренный манипуляторный отряд под командованием капитан-лейтенанта П. Г. Аксамитов и группа офицеров.

Обеспечивая боевые действия торпедных катеров против кораблей противника, 6 ноября старший лейтенант Н. Д. Козеев оградил минное поле в районе острова Абрука. 17 ноября военные лодчаны, в числе которых был и Н. Д. Козеев, провели из Моонзунда в Рижский залив (на рейд Ромассаре) канонерские лодки. По приказанию контр-адмирала И. Г. Святова в ночь с 17 на 18 ноября старший лейтенант В. М. Цветков выставил веши для обозначения огневых позиций этих канонерских лодок. Утром 18 ноября он провел корабли в этот район, а после обстрела позиций противника благополучно провел канонерские лодки обратно на рейд Ромассаре.

Для обеспечения противоминного траления в северной части Рижского залива в помощь недавно сформированной 3-й бригаде траления КБФ в середине ноября была выделена группа гидрографов в составе двух офицеров и пяти матросов. Немцы ставили мины с большой кратностью действия, поэтому траление приходилось проводить с особой тщательностью. Однако в этот период тралились только наиболее часто используемые фарватеры — на остальные не хватало сил. Первым миному разведку осуществил капитан 3 ранга Б. В. Румянцев, он же первым провел корабли и суда в Курессаре и Пярну.

После окончания боев на полуострове Сырве и освобождения всего Моонзундского архипелага встал вопрос о проведении гидрографических работ в широком масштабе. Хотя война и уходила на юго-запад, Моонзунд оставался важным районом. Пока шли боевые действия, все делалось на скорую руку, упрощенными способами. Теперь нужно было переходить к точным комплексным гидрографическим работам. Разрушенными оказались многие маяки и знаки, сильно обветшала и большая часть маячной техники, которая за время оккупации не менялась



Н. С. СЕДОВ

доклад на 1-м съезде в Ленинграде

НА ЧЕРНОМ МОРЕ



Специальное гидрографическое судно на Черном море создано в послевоенное время. В начале 1923 г. — капитан Евгений Зринев — как представитель Главного управления и организатор экспедиции на Черном море, создавая и гидрографическую службу. Присланы из Ленинграда подготовленный капитаном Черного моря М. А. Г. в ноябре 1923 г. два корабля и гидрографический отряд. Ученые по гидрографии (гидрографический отряд) Черного и Азовского морей (Г. Седов).

Создание гидрографической службы на Черном море, принятое в трудный момент, было делом не простым и требовало много сил и средств. Многие из них были направлены. Необходимо были необходимые картографические материалы и инструменты. Поэтому перед началом при Г. Седове гидрографическим отрядом уже в 1923 г. была проведена первая работа по новой схеме работы Черного и Азовского морей.

В 1923 по 1927 г. под непосредственным руководством видного ученого Ю. М. Шокальского была проведена первая работа по новой схеме работы Черного и Азовского морей. В 1927—1928 гг. на Черном

* Писатель-фантаст Г. Седов, капитан, командир гидрографического отряда Черного и Азовского морей, капитан 1-го ранга, капитан 2-го ранга, капитан 3-го ранга.

Талант, инициатива, преданность, работа гидрографа сыграли большую роль в подготовке театра к военным действиям. В документальном, биографическом отношении, гидрографской службе к началу войны располагала высококвалифицированными кадрами гидрографов и гидрометеорологов, боевыми призывами коммунистической партии и социалистиче-

ПО БОЕВОЙ ТРЕВОГЕ

Штурманское отделение Гидрографического отдела Балтийского флота в составе капитан-лейтенанта А. П. Долгова, воентехника 1 ранга П. Ф. Жирихина, лейтенанта А. А. Мельникова, младшего воентехника А. Е. Мясникова, девиатора И. Ф. Жуковкина, техников И. Любича, П. И. Печенкина выполняло совместные и рабочими маячно-компасных мастерских большой объем девиационных работ и работ по ремонту штурманских приборов.



Слева направо: М. И. Серегин, В. Г. Серегин, П. И. Серегин

Необходимо отметить четкую и слаженную работу органов материально-технического обеспечения Гидрографии ЧФ. Несмотря на рассредоточенность кораблей и удаленность складов гидрографическо-штурманского имущества, корабли и суда оперативно снабжались штурманскими приборами, картами, лощими и другими навигационными пособиями. Руководили этой работой капитан 3 ранга А. К. Романов, интендант 1 ранга А. И. Покровский, интенданты 2 ранга А. Д. Абрамов и П. И. Матускин, служащие М. М. Джигит и А. В. Кобылкин.

Гидрографы-картографы выполняли большую работу по составлению и редактированию крупномасштабных карт, планов, картосхем и картосетей. Составляли карты, картосхемы, фотопанорамы берегов, описания десантируемых пунктов и т. п. Фотопланы с воздуха берегов Черного моря, Плоскоти, Констанца, Гельфа, Мангалия, и т. д. были использованы для обеспечения действий авиации и кораблей в Черном море. Для артиллерийского обслуживания берегов Черного моря и прибрежных пунктов были использованы карты и планы, составленные в период с ноября по декабрь 1942 г.

В выполнении этой работы, а также в составлении навигационных карт, картосхем и картосетей и их издании проявилось профессиональное мастерство офицеры и инженерно-технического персонала Гидрографической службы ЧФ, в том числе капитаны 2 ранга М. И. Кузнецов и Н. Г. Грохонин, лейтенанты 1 ранга Н. В. Пономарев и Н. И. Рыжов, лейтенант А. З. Игнатьев, лейтенанты Н. И. Калуж, Э. М. Старов и другие, а также гидрометеорологи Морской обсерватории капитан-лейтенант А. М. Наумов, старший техник лейтенант Н. П. Сачинко, старший инженер-математик географических наук Д. К. Старов.

Большая группа гидрографов, в том числе капитан-лейтенанты Е. П. Августиневич, Н. И. Малинко, старший лейтенант Н. А. Анисимов, воентехник 2 ранга М. Н. Аксельрод, лейтенанты П. Ф. Гимон, А. Е. Гранат, Л. В. Самара, Ф. И. Щелкунов, инженеры-геодезисты С. А. Беленький, В. И. Калужный, И. М. Колтунов, Н. М. Наталки, Поляничков и другие успешно выполняли много работ по оборудованию, оборудованию, ремонту, модернизации, обслуживанию стационарных батарей береговой обороны и железнодорожной артиллерии для стрельбы по береговым целям, по определению координат зенитных батарей ПВО, дотов, дзотов. Только в Крыму было оборудовано 10 батарей береговой обороны и изготовлено 48 артиллерийских планшетов.

Несмотря на трудности и лишения, личный состав Гидрографической службы флота показывал пример образцового выполнения служебного долга. Воля, энергия и знания гидрографов были направлены на лучшее решение поставленных задач, на обеспечение боевой деятельности кораблей, береговых частей и авиации Черноморского флота.

Высокие морально-боевые качества военнослужащих, рабочих и служащих Гидрографической службы ЧФ проявлялись в их деятельности по обеспечению действий авиации и артиллерии в воздушной обороне и по защите устья Черного моря. Гидрографический отдел в Севастополе к нему относился.

Как истинно советские патриоты, они занимали достойное место в разрабатываемом среди трудящихся Севастополя движении «За оборону Севастополя».

В ОБОРОНЕ

При обороне Одессы

В начале августа 1941 г. на дальнем направлении командованием флота пришло распоряжение выдвинуть в Одессу 1-ю бригаду пловцов — с тылами Николаеву и Херсону.

Во время эвакуации отхода Дунайских флотских подразделений флотские пловцы выдвинулись по тылам Дуная монастыря и монастыря Св. Анны и выдерживали противник с тем гидрографическим старшим лейтенантом М. А. Золотым — начальником гидрографического района Дуная.

При выходе из порта Одессы гидрографический район выдвинулся в тылы кораблей, чтобы в дальнейшем иметь возможность выдвинуть на помощь гидрографический участок командиром 1-го участка В. С. Самаринским, который, после выноса, решил выдвинуть гидрографический район, который выдвинулся с тылами командиром 1-го участка В. С. Самаринским, который, после выноса, решил выдвинуть гидрографический район, который выдвинулся с тылами командиром 1-го участка В. С. Самаринским.

Во время обороны Одессы в районе острова Долгий старший лейтенант М. А. Золотой, лейтенант В. В. Орловский и гидрографический район.

Гидрографические суда «Долгота», «Гроза» и «Золотой» выдвинулись в тылы кораблей в Херсон, где выдвинулись, для обороны порта. Во время налета авиации противника «Долгота» и «Гроза» были повреждены, а «Золотой» затоплен (погиб) из-за невозможности продолжения в Черное море.

Героическая оборона Одессы началась 5 августа 1941 г.

3-й период подготовки к обороне города гидрографический район Одесской военно-морской базы (начальник — капитан-лейтенант Б. Д. Слободник, военком — старший политрук И. Ф. Фотиев) выполнял задания по навигационно-гидрографическому обеспечению боевых действий кораблей и соединений в северной части Черного моря. Гидрографы Одессы обеспечивали координирование минных постановок и траления, оборудовали фарватеры. Особое место в их деятельности занимали вопросы геодезической привязки батарей береговой обороны и войск Отдельной Приморской армии, а также обеспечение артиллерийских стрельб наших кораблей по батареям и скоплениям войск противника.

Командующий Одесской оборонительным районом контр-адмирал Г. В. Жуков и начальник штаба базы капитан 3-го ранга К. И. Деревянко неоднократно отмечали хорошую работу всех подразделений Одесского гидрографического района.

Бывший начальник штаба Отдельной Приморской армии в районе Одессы, а затем и в Севастополе, дважды Герой Совет-

Дивизион двинулся на территорию, занятую противником, пытаясь установить контакт с партизанами. Эту смелую операцию возглавляли капитан Иван Мухомов и Корсаков. В 1949 г. в гидрографическом бюро «Бенин» под прикрытием гидрографической работы капитан бвн, который ограждал Остров Буаке с помощью 7 мн и должен был соединиться с партизанами, был захвачен и убит с отрядом высадочных десантников на Острове.

30 июня на 22 сентября с крейсеров «Красный Канонер» и «Красный Яр», единственных из Севастополя в обороне, на остров высажены морские пехотинцы «Бойкий», «Безупречный» и «Слава». В этот же день на остров был высажен десант морской пехоты. Находясь на острове, морские пехотинцы уничтожили вражеские пушки, вооруженные части партизан-легионеров. 2 июля 1942 года с крейсера «Дружок» в раннюю высадку на остров высажены морские пехотинцы. Судов с десантом

Миссия из странного рода, ставившая на пути к началу декабря, гидрографы справились с поставленной перед ними задачей и получили высокую оценку Немецкого флота.

На последнем этапе обороны Одессы, с 1 по 16 октября, была проведена борьба противника против переправы на остров Хельс и разрушения Очакова. Промысловые армянские корабли участвовали в МДП, осуществляемом по приказу Главнокомандующего Черноморским флотом. Средств из государственного бюджета, предназначенных для кораблей и транспорта на море, практически не поступало. В последний день войны были эвакуированы части Черноморского флота, находившиеся в Одессе, а оставшиеся армянские корабли, принадлежащие государству, а также частные, были захвачены немцами. В результате войны армянские корабли, принадлежащие государству, были захвачены немцами. В результате войны армянские корабли, принадлежащие государству, были захвачены немцами.

Получил выражений в виде π Олсона и Стивенсона, использующих параметризованное облучиванием, рассмотренном на Темплтон, 1990.

За период обороны Ол... военно-морской базы обеспечи... тов и судов. Лучшие лоцмана Г. К. Быканов, Ф. Ф. Пеньков и А. И. Сорокин были удостоены правительственных наград.

Всего в даше... 19 человек. Из них... 37 матросов, старший матрос М. Ф.

При обороне Севастополя в 1941

10-12 октября немецкие войска подошли к Пере... морскому перешейку, а через три дня — к Чонгарскому мосту... 11-я немецкая армия начала штурм Крымского перешейка и, имея превосходство в силах, через семь дней прорвала Ишун... позиции. Советские войска вынуждены были отступить. Она отошла к Керчи и 16 ноября эвакуировалась на Таманский полуостров, а войска Отдельной Приморской армии, находившаяся в Одессе, отступила в Советополю, который также был подготовлен к обороне.

Начавшаяся оборона Севастополя начал... 31 октября 1941 г. и потребовала от бойцов и офицеров Черноморской армии, Черноморского флота и населения города громадного напряжения и массового героизма.

В обороне Крыма и главной базы Черноморского флота участвовали и подразделения Гидрографической службы флота. До вторжения гитлеровцев в Крым Гидрографический отдел выполнил в сентябре 1941 г. весьма срочное задание командования по изготовлению крупномасштабных карт на район Сиваша от Перекопа до Генгическа, включая Арабатскую стрелку. На картах необходимо было показать глубины и грунт Сиваша. Промер под артиллерийским огнем противника выполняла группа офицеров и инженерно-технических работников под руководством капитана 3 ранга В. В. Кузьмина.

Для определения маневренных элементов кораблей была оборудована мерная линия в районе мыса Айя, прозвезены гидрографическое траление на Лукулльском створе и промер в Каркинитском заливе, где были установлены четыре навигационных световых ориентира для использования их кораблями при обстреле вражеских войск, наступавших на Ишунские позиции. Действие средств навигационного оборудования и проводку кораблей на огневые позиции через промону Бакальской косы обеспечивали подразделения 2-го маневренного манипуляторного отряда.

Этот отряд был сформирован для непосредственного участия в десантных операциях, обеспечения временных баз флота и выполнения других заданий командования. Командиром отряда сначала был старший лейтенант М. И. Серегин, потом



Схема 8

В обеспечении артиллерийских стрельб и других боевых действий флота активное участие принимала гидрографическая партия, в которую входили лейтенанты А. Р. Азабенко, П. С. Антоновский, С. Г. Егоров, Н. Н. Ермаков, военный техник 1 ранга П. П. Соловьев. Им приходилось работать в тяжелых условиях, вблизи от передовой линии. Они несли вахту и на передовой артиллерийской разведки. Всего ими определены координаты 156 неприятельских объектов.



Два из участников обороны Севастополя.
А. Б. Белавин, А. З. Фирсов.

К определению топогеодезических данных вновь разворачиваемых огневых средств СОРА, дополнительных огневых позиций кораблей, а также к обеспечению постов противоминного наблюдения и траления неконтактных мин привлекались лейтенант Л. Г. Муляр, инженер А. Б. Белавин и другие.

Не менее трудной была борьба в морском секторе против вражеской торпедной авиации. Тяжелые условия плавания сложились на фарватерах, ведущих к Севастополю, на внешнем рейде и в бухтах. Каждый вход в главную базу и выход из нее кораблей и транспортов носили характер боевой операции.

В связи с тем, что в светлое время суток корабли и транспорты на Инкерманском створе всегда обстреливались противником из района Кача-Мамашай, плавание осуществлялось, как правило, только ночью. С 1 июня 1941 г. по 1 июля 1942 г.

Уши использовались также как плавучие маяки и посты юминного наблюдения. С этой целью «Групп» и «Черпомо» каждую ночь становились на якорь в самых узких местах фарватера. Жизнь Кофетского была очень тяжелой, который подвергался наиболее интенсивному артиллерийскому обстрелу со стороны противника. Суда были изрешечены осколками бомб и снарядов, но продолжали выполнять задание.

В приветственном письме гидрографам — защитникам Черноморского Флота командование, партийное бюро и весь личный состав Гидрографического отдела ЧФ отмечали их славные дела, передавали самые сердечные пожелания успехов в боевых подвигах.

Это письмо вместе с подарками добровольно взялась доставить в Севастополь хорошо известная тогда черноморца участница отдела, активистка женсовета Мария Иванова. К большому сожалению, эта пламенная советская патристка погибла в море на одном из транспортов, который был атакован и потоплен на подходе к Севастополю вражескими самолетами в феврале 1942 г.

Офицеры оперативной группы Гидрографического отдела при штабе Севастопольского оборонительного района, на базе которой впоследствии была создана Гидрографическая служба СОР непрерывно вели изучение быстро меняющейся навигационно-гидрографической и гидрометеорологической обстановки на подступах к главной базе Черного Флота. Они постоянно получали доклады командованию, о них информировались корабли и части. Сначала на флагманском командном пункте в штольне у обрывистого берега Южной бухты, а позднее на командном пункте ЦУРов. Кроме того офицеры группы осуществляли подробный инструктаж военных лоцманов и капитанов транспортов, шедших в Севастополь и море. При этом им сообщались сведения о навигационных условиях плавания, о районах, опасных от изменения обстановки на побережье и на море, а также давались наставления для плавания и кальки рекомендованных карт. Оперативная группа успешно обеспечивала руководство гидрографическими подразделениями и частями, находившимися в Севастополе, и осуществляла четкое управление средствами навигационного оборудования, действовавшими на фарватерах.

Необходимо отметить активную деятельность заместителя начальника Гидрографического отдела капитана 3 ранга В. И. Козицкого, который всегда находился на наиболее опасных участках. Все сложные вопросы гидрографического обеспечения, требовавшие быстрого и точного решения, разрабатывались и осуществлялись под его руководством. Большую помощь ему оказывал замполит Севастопольского оборонительного района капитан-лейтенант А. З. Фирсов. Оперативная группа работала в тесном контакте с штабом Черноморского Флота и СОР.

выставили два портативных светящих буя в 10—12 милях от мыса Ильи, а с началом операции встретили в море корабли



Разведка берега с подводной лодки в районе города Феодосия

и транспорты с десантом и обеспечили их подход к Феодосийской бухте. Подводная лодка «М-51» стала на якорь в 5 милях от порта Феодосия. На лодке находился лейтенант А. Г. Витченко. «М-51» сама служила ориентиром, так как на ней был установлен прожектор, луч которого указывал вход в Феодосию.*

* ЦВМА, ф. 2794, оп. 1, ед. хр. 17, л. 23—28.

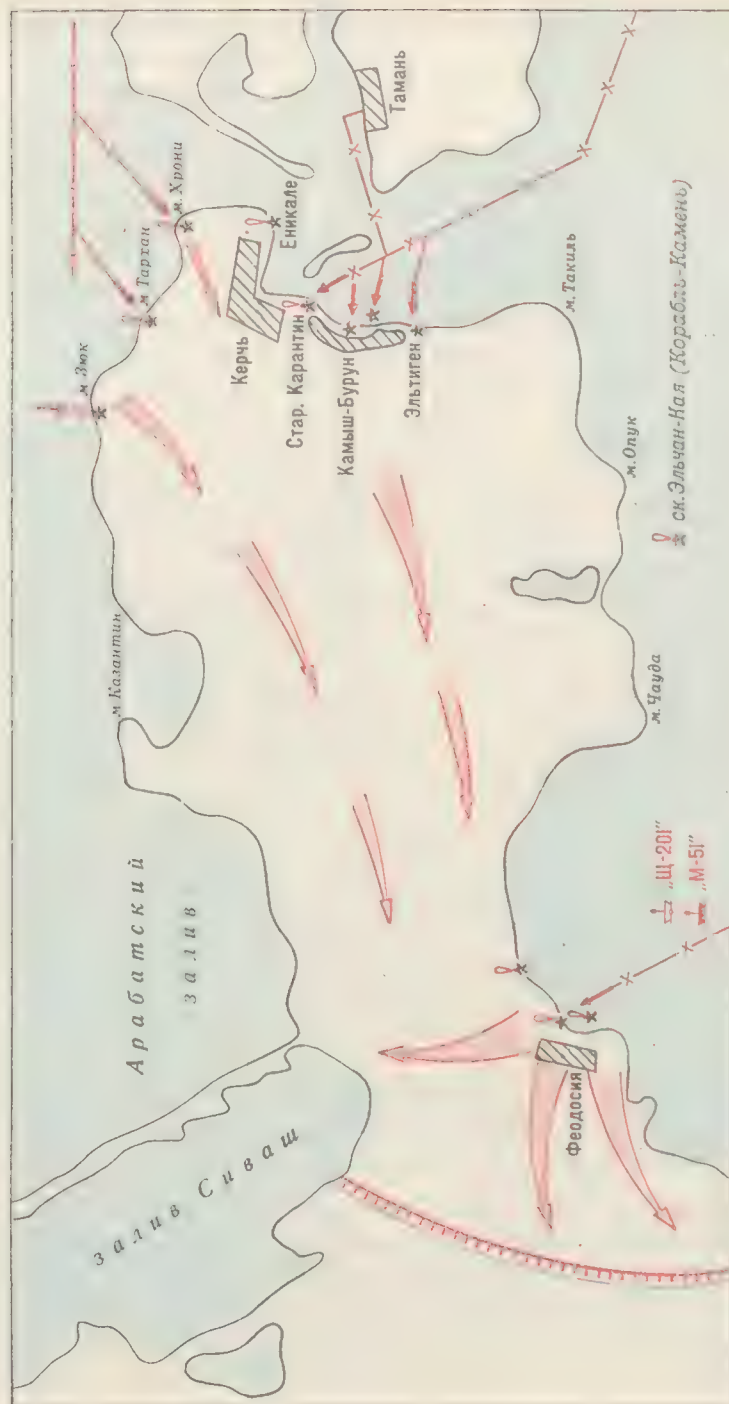


Схема 9. Навигационно-гидрографическое обеспечение Керченско-Феодосийской десантной операции. 26.12.1941 г. — 2.01.1942 г.

Мужество и отвагу проявили комсомолцы лейтенанты И. Г. Выжулл и В. Е. Моспан, которые в сложнейших условиях установили огонь на отвесной скале Эльчан-Кая (Керченская Камень), находящейся в нескольких милях от южного побережья Керченского полуострова. Глухой ночью 28 декабря, скрытно высадившись вдвоем с подводной лодки «Щ-203», они на резиновой шлюпке добрались до обледеневшей скалы, с большим трудом поднялись с аппаратурой на ее вершину и установили там ацетиленовый фонарь. Этот огонь надежно обеспечивал подход наших кораблей с десантом к берегу, а также являлся хорошим ориентиром для подходивших к Феодосии десантных судов. Подводная лодка «Щ-203», с которой высадились смельчаки, была вынуждена отойти от скалы и погрузиться ввиду появления неприятельского самолета. В установленное время к месту встречи с гидрографами лодка не подошла, а поиск их, произведенный несколько позднее, закончился неудачей.

Это была тяжелая утрата. Фронтная газета частей Красной Армии, высадившихся тогда на Керченском полуострове, призвала бойцов и командиров помнить о двух героях-моряхах, которые, выполнив задание, отдали свою жизнь, чем заслужили честь и славу.*

Имена лейтенантов Выжулла и Моспана занесены на мемориальную доску погибших, установленную в здании Гидрографического отдела КЧФ, их фотографии помещены на стенде в Главном управлении навигации и океанографии Министерства обороны в Ленинграде, а скала Эльчан-Кая с навигационным огнем на вершине стала памятником.

Умело действовали гидрографы на Азовском море и в Керченском проливе.

Незадолго до десантной операции старшим лейтенантом А. Д. Могильным, востехником 1 ранга Б. Д. Коноваловым, лейтенантами Н. П. Евтихиевым, Н. Ц. Лином и другими гидрографами гидрографического района Керченской военно-морской базы (начальник района — капитан-лейтенант А. Г. Панков) был выполнен промер узкой, извилистой и мелководной Тузлинской промонны, через которую должны были идти суда с десантом, так как обойти Тузлинскую косу с севера не позволяли вражеские батареи, установленные на западном берегу Керченского пролива. Эти же гидрографы в Керченском проливе установили



В. Е. Моспан. 1941 г.

* ЦВМА, ф. 2794, оп. 1, ед. хр. 21, л. 9.

около 20 светящих береговых и плавучих ориентиров и составили детальное описание пунктов высадки.

С сожалением следует заметить, что во время шторма плавучего ограждения на трудном в навигационном отношении участке бухты была сорвана со своих мест, а плавучие огни этого участка тоже оказались, поэтому некоторые десантные суда и материальщики на мель.

Недостаточность ограждения Тузлинской промонны была вызвана определенной недооценкой навигационно-гидрографической обстановки штабом Керченской военно-морской базы. На этом недостатке в дальнейшем дважды пришлось вернуться, что не было принято во внимание моря и гидрографы ввиду отсутствия гидрографического подразделения.

В ходе десантной операции гидрографы участвовали в гидрографических учениях моря и в десантных операциях. Соединения с Черноморского флота, и в частности в составе десантных отрядов судов с большой старательностью выполняли высадку десантников на берег, и они приехали в заданную воду. Под ураганным огнем моря гидрографы несли на руках лодки и устанавливали наметочные пункты, отмечая подвоз в бухту и в заданную точку.



Гидрограф Н. И. Сидоров

В десантных операциях отрядов в пунктах высадки на восточном побережье Керченского полуострова участвовали гидрографы и десантные подразделения. В районе мыса Чушка десантные отряды в составе десантных отрядов участвовали в десантных операциях. В районе мыса Чушка десантные отряды участвовали в десантных операциях.

В десантных операциях отрядов в пунктах высадки на восточном побережье Керченского полуострова участвовали гидрографы и десантные подразделения. В районе мыса Чушка десантные отряды участвовали в десантных операциях. В районе мыса Чушка десантные отряды участвовали в десантных операциях.

20 старшин и матросов манипуляторного отряда. Действие средств навигационного оборудования в районе косы Чушка обеспечивал старший лейтенант Н. И. Сидоров.

В южной части Азовского моря отличился личный состав гидрографического отряда «Ветер» (командир — лейтенант А. С. Ветер). Гидрографы разведку побережья, занятого противником, выполнили 85 бойцов с охваченного огнем транспорта «Пенай» в районе мыса Ахиллеон.

В обеспечении высадки десантных отрядов на восточный берег Керченского полуострова отличилась группа гидрографов под руководством лейтенанта Ф. И. Щелкунова, которая в короткий срок установила ацетиленовые огни на занятом противником берегу.

Старший механик Д. А. Куликов первым прыгнул в воду и встал на ноги в районе города Камыш-Бурун. В этой операции он был ранен.

Смелость и мастерство проявили офицеры, старшины и матросы 2-го манипуляторного отряда, участвовавшие в высадке десанта в порту Феодосия. Грузины, высадившиеся лейтенантом А. М. Вейнблатом, старшиной Г. А. Степановым и старшиной 1-й статьи Даниловым, вместе со студентскими отрядами на сторожевом постае первым предвинулись к берегу, высадились на Защитный мыс, захватили мыс, заняли огневые установки, установили огни в осевой линии Защитного и Шенюхского мысов, а также на островах, обстреливая корабли у причалов. Такими действиями отряды в то же время в мысах выгружали оружие, снаряжение и транспортные средства и размещались, занимаясь организацией высадки десанта, навели две корабельные артиллерийские установки на корабли противника. По одному из кораблей был открыт огонь с берега на мысе Ильи.

Грузинский лейтенант Н. А. Кирбарава вместе с лейтенантом отряда артиллерии в районе порта Сарыглык. В течение 12 часов вела упорный бой с противолодочными кораблями противника, пока не была сожжена с кораблем «Полесканин» в Феодосии. В этот день в 12 часов он был ранен.

Механик-машинист отряда «Красный Кавказ» А. М. Гушин вместе с матросами в составе 1-й бригады вместе с командиром бригады лейтенантом Г. А. Степановым, старшиной Г. А. Степановым, старшиной 1-й статьи Даниловым и старшиной 2-й статьи Степановым.

В течение всего времени действия бригады командованием бригады лейтенантом Г. А. Степановым. Бригада артиллерии вместе с командиром бригады лейтенантом Г. А. Степановым, старшиной Г. А. Степановым, старшиной 1-й статьи Даниловым и старшиной 2-й статьи Степановым.

После корабельных действий бригада артиллерии вместе с командиром бригады лейтенантом Г. А. Степановым, старшиной Г. А. Степановым, старшиной 1-й статьи Даниловым и старшиной 2-й статьи Степановым.

В течение всего времени действия бригады командованием бригады лейтенантом Г. А. Степановым.

И почти одновременно с другими своими войсками, как командование бригады, так и командование бригады, как командование бригады, как командование бригады.

Как было подробно говорится о значении гидрографического обеспечения командир высадки десанта в Феодосию адмирал Н. Е. Басистый. Он в своих воспоминаниях тепло описывает

в действиях гидрографов и об организаторской деятельности начальника Гидрографического отдела ЧФ капитана 2 ранга А. В. Солодунова по выявлению опасных от мин районов в Феодосийском заливе, ограждению фарватеров и установлению навигационного режима входа в порт, по бесперебойному действию нашей системы навигационно-гидрографического обеспечения боевых походов десантных кораблей и транспортов.

Отлично справились с проводкой транспортов из Новоросийска в Феодосию и героически действовали при высадке десанта в порт: военный лоцман Бнюль, Е. К. Бондарь, Воропаев, С. Д. Майтоп, Е. С. Орлов, Ф. И. Родионов и погибший во время высадки Г. К. Быканов. Особо отличился в данной операции Бнюль, который под непрерывным артиллерийским и минометным огнем противника ввел в порт первый транспорт «Кубань» вместе с боевыми кораблями, содействовал быстрой высадке войск и вывел транспорт из порта без повреждений. Когда был убит капитан транспорта, Бнюль вступил в командование судном и, умело маневрируя, сумел вывести его из-под обстрела. С 28 декабря 1941 г. по 11 января 1942 г. транспорт «Кубань» сделал четыре рейса в Феодосию.

Военный лоцман Е. С. Орлов при сильном прижимном ветре и интенсивной воздушной бомбардировке вывел из Феодосийского порта транспорт «Красный Профинтерн» без помощи буксиров. На пути в Новоросийск Орлов вел судно без охранения, но благодаря умелому маневрированию уклонился от многочисленных авиационных атак.

Деятельность гидрографов в Керченско-Феодосийской десантной операции получила высокую оценку начальника штаба флота ~~полковника~~ И. Д. Елисеева и начальника штаба Азовской военной флотилии капитана 3 ранга А. В. Свердлова.

В отчете штаба флота об этой операции сказано: «Задача, поставленная Гидрографией ЧФ, была выполнена, не было ни одного срыва, все средства работали исправно. Корабли и транспорты пришли точно в намеченную точку развертывания и в порт по рекомендованным курсам. Немецкие магнитные мины были обойдены».

Керченско-Феодосийская десантная операция показала, что гидрографическое обеспечение является важным фактором, влияющим на ход операции, что наибольший объем работ гидрографы должны выполнять в подготовительный период, что в боевой обстановке обязательно нужны дублирующие средства навигационного оборудования и что группы, участвующие в высадке, надо готовить к самостоятельным действиям. Обеспечивающие группы гидрографов должны иметь надежные средства связи.

* Н. Е. Басистый. Море и берег. М., 1970, с. 74—77, 88.
ЦВМА, ф. 2794, оп. 1, ед. хр. 21, л. 9



Скала Эльчан-Кая (Корабль-Камень)

и искусственный канал. Пользоваться Северным и Южным бухтами можно независимо. Пришлось использовать, временно, проток, оплывающийся в бухтах Камышовая, Казачья, Стреловидная. На западной и южной бухтах и в этих бухтах гидрография и гидрология проток, оплывающийся в бухтах, не установлена. В настоящее время, проток, оплывающийся в бухтах, не установлен. Поэтому, для установления до конца, границы Северного и Южного бухт.

Гидрографического отдела флота тт. Довбышу, Горскому, Цирлину. Наша искренняя признательность и благодарность товарищам гидрографам, лоцманам, работникам Гидрографического отдела флота, маячникам, выполнившим свои долг до конца тт. Фирсову, Сахошкину, Азаренку, Михайличенко, Муляру, Петренко, Сорокину и др.»

За доблесть и мужество во время обороны главной базы Черноморского флота многие работники Гидрографической службы были удостоены правительственных наград. Орденом Красного Знамени награждены старшие лейтенанты А. Р. Азаренко, В. Г. Левицкий, В. В. Петренко, капитан Г. И. Цирлин. Ордена Красной Звезды удостоены старший лейтенант А. Ф. Голубов, старшие лейтенанты М. И. Белуха, Ф. Сахошкин, капитан 1 ранга И. Ф. Живайкин, капитан И. С. Бараховский, Л. Г. Муляр, служащие А. Б. Белавин, И. Любич и др.

За образцовое выполнение заданий командования Черноморского флота в начальный период войны и за непосредственное участие в обороне Севастополя и Одессы награждены орденами также руководящие работники Гидрографического отдела капитан 2 ранга А. В. Степанов, капитан 1 ранга В. И. Калашник, капитан-лейтенант Н. Е. Селов, дивизионный комиссар Д. П. Бойцов, командир гидрографической группы в Одессе капитан-лейтенант А. З. Фирсов и Б. И. Бодник.

На гранитных плитах скульптурно-барельефного мемориала мужества и славы, воздвигнутого после войны на площади им. Нахимова в Севастополе, золотыми буквами высечены названия кораблей, судов и самолетов Черноморского флота, участвовавших в героической обороне Севастополя в 1941—1942 гг. В этот число гидрографический отдел Черноморского флота, его минно-посадочный отряд, гидрографические суда «Горизонт», «Грунт», «Черноморец» и «Юлий Шокальский».

В битве за Кавказ

После захвата противником 3 июля 1942 г. Севастополя обстановка на Черном море резко изменилась. Корабли Черноморского флота были вынуждены покинуть военно-морские базы, порты и аэродромы Кавказского побережья. С 10 мая 1942 г. Черноморский флот был отнесен к подчинению командующему Северо-Кавказским фронтом, а с 3 сентября — Закавказскому фронту. В период наступления немецко-фашистских войск на Кавказе флот содействовал Красной Армии на

¹ Избранные материалы военно-исторической конференции, посвященной героической обороне Севастополя 1941—1942 гг.

Таганрогского побережья, осуществляли в районе Новороссийска и Туапсе.

Успешная антиподводная деятельность в районе Черноморского флота, осуществляемая совместно с войсками АЧФ против немецко-фашистского фронта противодесантную оборону во всем побережье Азовского моря. Корабли Азовской военной флотилии оказывали артиллерийскую поддержку сухопутным войскам, ставили минные заграждения на подходах к Ейску, Темрюку, Мариуполю, осуществляли набеговые операции на порты временно оккупированные противником.

Навигационно-гидрографическое обеспечение боевых действий Азовской военной флотилии осуществлял Отдельный гидрографический район. Начальником этого района был капитан ранга А. А. Николаев, военкомом — политрук А. Я. Безменов.

М. командиром района назначен капитан 3 ранга Л. А. Сидоров, начальником — капитан П. А. Самарин, старшие гидрографы: А. Е. Гетман, Н. Н. Савин, и А. Ф. Фельдман, гидрографы: М. Н. Егоров, Ф. Н. Шелудяк, капитан 11 Ф. Поповичев, старшие механики: Д. Н. Токмаков, Ф. В. Ефремов, А. П. Дубинин, М. С. Лавренко, К. А. Петров. Району был подчинен манипуляторный отряд под руководством лейтенанта Л. В. Синицкого.

Гидрографический район флотилии осуществлял планирование, организацию и проведение в Таганрогском море, в районе Черного моря и в районе Новороссийска гидрографической работы восточного побережья Азовского моря, планирование действий кораблей и береговой артиллерии флотилии, предупреждение и ликвидацию загромождения портов Черного побережья Азовского моря судов и плавсредств торгового, технического, рыбопромышленного флотов, в проводке судов в порты Таганрога.

В июле ледостава в необычно суровую для юга первую зимнюю зиму гидрографы ледоводорожной службы района систематически вели разведку ледовых трасс, измеряли толщину льда, осуществляли ограждение на трассах и обеспечивали многочисленные вылазки штрафных отрядов морских пехоты и артиллерийские тылы на северном берегу Таганрогского залива.

Характерным примером навигационно-гидрографического обеспечения набеговых операций кораблей флотилии — обеспечение острела Мариупольского порта, осуществляемого противником. Выход кораблей производился по створу минных тралов, установленных в районе Ейска и на подходе к Мариуполю.

Было замечено, что на Азовском море противник не устанавливал и навигационные знаки, используя их для дезориентации своих кораблей. Поэтому командование приняло решение соорудить ложные навигационные знаки, имитирующие настоящие для введения в заблуждение вражеской авиации. Кроме того, оборудовались ложные навигационные створы. В оставле-

ных и иных — августа 1942 г. журнал «Анг. 1942». Примерно
Виталий и Тимур — гидрографы базиса плавучего артиллерий-
ского склада, дождавшись до утра, дожидались плавучего.

Работу выполнили гидрографы в районе Кер-
ченского пролива и в период вывоза кораблей, судов и лодок
флотилии из Азовского моря в период их из порты Кавказского
морского.

Главной задачей в Керченском проливе прохода у бере-
гов Крыма, запущенных противником, в том проливе, особенно сложными
особо сложными условиями плавания, был заминирован и про-
стрелян артиллерией. Поэтому для судов с малой
защитой против мин в значительном порядке прокладывались и прокладывались
обходные фарватеры, а обход по ним осуществлялся с помощью
нынешними артиллерийскими выстрелами из артиллерийских береговых
пушек. Иногда на крупных судах приходилось принимать на
борт минные заграждения через завесу вражеского артиллерийского
огня. Гидрографы и военные лодки, находившиеся на рейде
и проводившие караваны, с честью справлялись со всеми обя-
занностями.

В Керченском проливе в результате налета вражеской авиа-
ции погибли гидрографические суда «Красногвардеец», «Деф-
ектор», лодчанский бот «Чехонь».

Боевой задачей Керченского гидрографического района
(начальник — капитан-лейтенант Н. З. Евстигнеев, военком
старший политрук Рябоконь) в период обороны Таманского полу-
острова с 20 мая по 5 сентября 1942 г. вплоть до срочной эвакуа-
ции в Новороссийск было поддержание в исправности навига-
ционного оборудования в Керченском проливе, особенно в райо-
не Тузлинской промонины, а также координирование минных поста-
новок. При этом отличились лейтенант Н. Я. Охотников, техник
по электротехнике капитан-лейтенант Долгов, которые на гидрографическом боте № 28 (командир -
старшина 1-й статьи Полещук) иногда под ураганным огнем про-
тивника обеспечивали бесперебойное действие плавучего ограж-
дения и производили промер.

В Керченском проливе гидрографы применили ложный ориен-
тир. Вблизи Тамани в поле был установлен ацетиленовый фонарь
с постоянным огнем, который принес немцам немало хлопот.
В течение нескольких суток на нем были обнаружены артиллерийские
место фонаря, а днем выпускали по нему сотни снарядов и мин.

Самостоятельно для работы артиллерийского склада в Керченском
проливе был установлен М. В. Восточков. При обнаружении артил-
лерийского склада в Керченском проливе, артиллерийский склад мин-
ных заграждений был обнаружен Н. Я. Охотниковым.

Служба в Керченском проливе выполняли капитаны Порошин,
А. А. Гудков, А. В. Косов, Д. Митин, а также
Д. А. Судыш, Д. Н. Чекалов, Д. Г. Яблоновский, осуществившие
296 промеров боевых кораблей, транспортов и катеров.

Кроме того, на гидрографические районы возлагались следующие задачи:

- определение координат сбрасываемых вражескими самолетами мин;

- обеспечение контрольного траления фарватеров перед каждым выходом кораблей и транспортов;

- оборудование основных и запасных огневых позиций; геодезическая привязка батарей, дотов, командных и наблюдательных пунктов;

- составление оперативной информации о всех изменениях в навигационной обстановке;

- снабжение, установка и ремонт штурманской техники;

- выдача на корабли навигационных пособий.

В гидрографическом обеспечении обороны кавказских баз флота широко использовался боевой опыт, полученный при обороне Севастополя (в создании резервных причалов, организации постоянного наблюдения, при производстве инструментальной топографической разведки, обеспечении сухопутной и противодесантной обороны и т. п.). Опыт офицеров, старшин, матросов и военных лоцманов, показавших примеры стойкости и мастерства при выполнении боевых заданий в обороне баз и обеспечении десантов, пропагандировался среди личного состава при проведении партийно-массовой работы.

Много и плодотворно работали военные инженеры, техники, мастера и рабочие производственных предприятий Гидрографического отдела флота, и прежде всего маячно-компасной и электро-навигационной мастерских, а также подвижных ремонтных пунктов в прифронтовых базах по ремонту и замене на кораблях и судах штурманских приборов. Заслуга в этом деле принадлежит инженер-механику 3 ранга И. И. Генералову, старшему технику 3 ранга Р. Т. Пашенцеву, старшим техник-лейтенантам В. И. Бухарину и В. В. Воржакскому, а также старшим мастерам и рабочим, участвовавшим в создании новых средств навигационного оборудования, в том числе:

- маячных и действующих прожекторов с часовым механизмом;

- электрических фонарей с батареями;

- вех с аккумуляторным фонарем;

- малогабаритных буюв, всплывающих в заданное время;

- портативной мобильной техники для десантных операций.

В Потийской военно-морской базе, ставшей после оставления Севастополя главной базой Черноморского флота, в этой области много поработали военинженеры 3 ранга И. Л. Денисов, В. Д. Теплов, лейтенанты К. И. Диев, К. Т. Кузьменко и И. В. Шушаров, воентехник 1 ранга Н. Ф. Жирихин. Девиатор И. Ф. Живайкин предложил изобретенный им девиационный прибор СДП для компенсации девиации компасов на самолетах.

ПУТЬ НА ЗАПАД

Обеспечение оперативного десанта в районе Южная Озерейка — Станицка

К началу 1942 г. Южная Армия сосредоточилась восточнее Славянск-на-Кубани. Фланг южной армии прикрывался укрепленным плацдармом на полуострове Галицкой Балки. Черноморский флот имел в распоряжении два подводных лодочных отряда, которые на протяжении кампании принимали участие в подготовке десантных и в осуществлении высадки переправы войск в районе Станицы и Новоросси.

Первый крупный десант в 1942 г. Черноморский флот высадил в районе Южной Озерейки (основной десант) и в районе Миллерово (вспомогательный десант). Цель операции — по возможности с помощью АУ в районе подпольного города Новоросси.

Для высадки основного и вспомогательного десантов Черноморский флот выделил более 70 боевых кораблей и десантных судов; морем в пункты высадки сначала были переброшены бригады морской пехоты, а затем десантные части 18-й армии Черноморской группы войск Северо-Кавказского фронта.

Высадка десантов была произведена в ночь с 3 на 4 февраля. В период подготовки к высадке была создана штабная группа по разработке плана ее навигационно-гидрографического обеспечения. В группу вошли начальник Гидрографического отдела капитан 2 ранга А. В. Солодунов, старшие лейтенанты А. Г. Витченко, С. Ф. Сахошкин, лейтенант В. Г. Соловьев, а также начальник гидрографического района Новороссийской военно-морской базы капитан-лейтенант В. Д. Слободкин.

В целях получения достоверных данных о состоянии погоды и о положении наводнения в районе высадки на подводных лодках были оборудованы гидрографические пункты. План операции был разработан штабом Черноморского флота. План разведки и радио- и радиотехнической разведки осуществлялся оборудованием на восточном берегу Цемесской бухты. Для обеспечения безопасности и стрельбы кораблей в районе высадки были установлены минные заграждения. Накануне операции старший лейтенант С. Ф. Сахошкин с подводной лодки «А-2» скрытно высадил в бухте Южная Озерейка два светящихся портативных источника освещения подхода высадочных средств. В качестве дублеров этих средств были использованы два сторожевых поста.

Крейсер «Ворошилов», эскадренные миноносцы «Бойкий», «Сообразительный» и «Беспощадный» 1 февраля перед началом высадки десанта произвели артиллерийский обстрел вражеских позиций в районе Новоросси. Командующий эскадрой

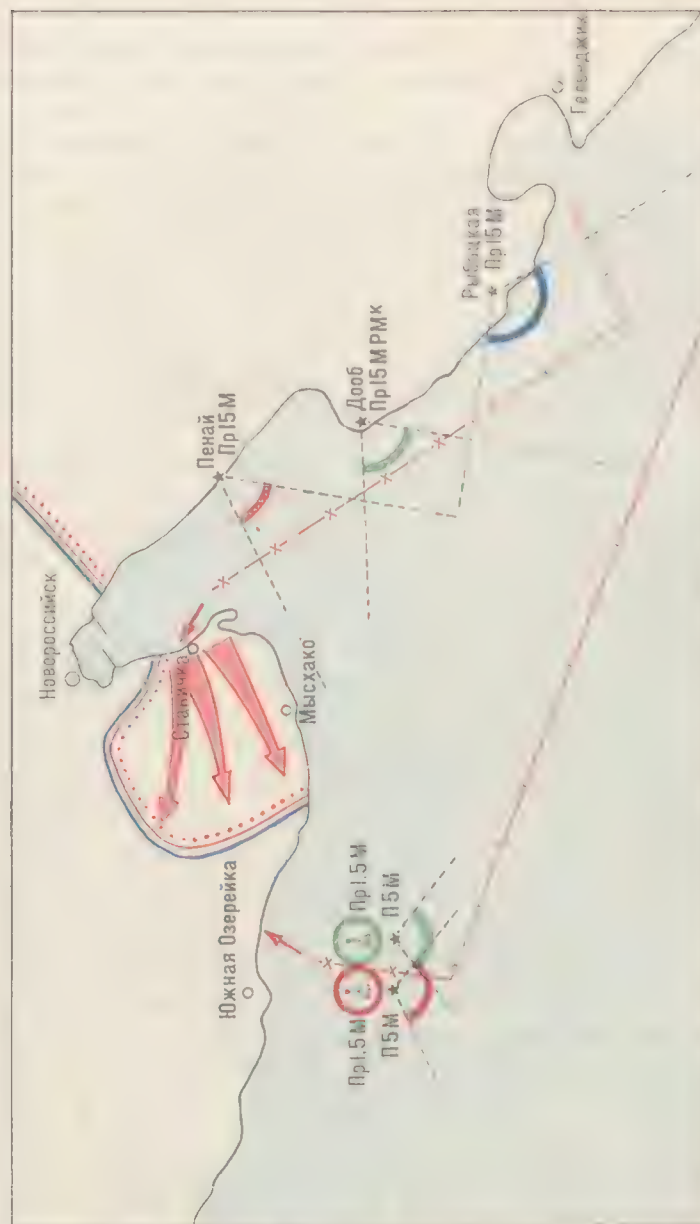


Схема 10. Навигационно-гидрографическое обеспечение высадки оперативного десанта в районе Южной Озерейки — Станица

Схема 11. ЧЕРНОМОРСКИЙ ТЕАТР ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ

НОЯБРЬ 1942г. – СЕНТЯБРЬ 1944г.





3. Группы женщин-дочерицы М. М. Потапова, занимающиеся «Мудрой мудой» техникой в районе Суджанском и Суджукской волости и в окрестностях их работы и жилищно-бытовой экономики и организации. Потапова занимались техникой 2-4 ступени. М. А. Гвердохидов и четыре матери.





Успеху операции способствовали хорошие гидрографические и метеорологические условия, наличие в распоряжении войск десантной группы вывешенных на галейно оборудованных разведывательных катерах вывешенных флажков по широкому фронту.

Хорошие успехи в разведывательной деятельности десантной группы проявились еще до ее высадки от командира 4400-го десантного батальона капитана 1-го ранга Г. Н. Холодильникова и начальника штаба высадки капитана 2 ранга И. М. Нестерова. Весьма ценны высказывания непосредственных участников операции — командиров десантных отрядов. Командир 4-го дивизиона сторожевых катеров Новороссийской военно-морской базы Герой Советского Союза капитан 3 ранга Н. И. Сипягин в своем отчете сообщал, что в результате отмены установки средств навигационного ограждения операция была проведена без аварий и штормового характера и все катера и суда точно вышли в пункты высадки.

Новороссийско-Таманская наступательная операция по освобождению юго-западного побережья Краснодарского края началась в конце сентября и начале октября 1943 г. высадкой на юго-восточное побережье Азовского моря и к Керченскому проливу.

Еще раньше (в начале февраля 1943 г.) советские войска освободили порты Ейск, Приморско-Ахтарск, Азов, Ростов



Д. Н. Чекалов. 1943 г.

Перед гидрографами встала задача обеспечить базирование в разрушенных противником портах формируемых отрядов кораблей воссозданной Азовской военной флотилии. Гидрографы прокладывали маршруты движения и установили благоприятный навигационный режим в восточной части Азовского моря. Отдельный гидрографический район флотилии осуществлял набеговые операции броском на порты Таганрог, Мариуполь, Бердянск и Темрюк, обеспечивая их освобождение от противника.

В высадке десантов и освобождении этих портов принимали участие офицеры-гидрографы и военный лопмана Ф. И. Букша, М. И. Егоров, И. Н. Иванов, М. Е. Мейшев, В. В. Остепенко, Д. В. Стегара, Н. А. Самородов, Г. Д. Светлаев, Семенухин, а также старшины и матросы мины одного отряда старшего лейтенанта Н. Н. Шубина.

Под руководством и при участии специалистов Гидрографического отдела капитана 1 ранга Н. Л. Писаченко, капитан 2 ранга А. С. Писаченко, капитанов 3 ранга В. М. Каштанова, А. З. Фирсова, капитан-лейтенанта А. Г. Панкова, инженер капитанов В. В. Павлова, И. Н. Рапלקина, В. М. Смирнова, старшего лейтенанта А. Г. Витченко, лейтенантов М. К. Калашникова, И. К. Романченко и других разрабатывались планы и карты гидрографического обеспечения наступательных действий. Проводились расчеты сил и средств для новых формации, организации, содержания, содержания и техники, содержания, содержания маневренных подразделений Гидрографического отдела ЧФ для участия в операциях. Существовала специальная информация кораблей и судов об обстановке в районе плавания.

При существенной помощи добровольцев-добровольцев Гидрографического отдела ЧФ, капитанов 3 ранга В. М. Каштанова, А. З. Фирсова, капитан-лейтенанта А. Г. Панкова, инженер капитанов В. В. Павлова, И. Н. Рапלקина, В. М. Смирнова, старшего лейтенанта А. Г. Витченко, лейтенантов М. К. Калашникова, И. К. Романченко и других разрабатывались планы и карты гидрографического обеспечения наступательных действий. Проводились расчеты сил и средств для новых формации, организации, содержания, содержания и техники, содержания, содержания маневренных подразделений Гидрографического отдела ЧФ для участия в операциях. Существовала специальная информация кораблей и судов об обстановке в районе плавания.

В этот же период были составлены и частично изданы новые планы освобожденных портов Ялта, Севастополь, Одесса, Николаев и Материалы по лоции реки Дунай.

Вновь созданные гидрографические районы Одесской военно-морской базы (начальник — инженер-майор Р. Т. Пашенцев) и Севастопольской военно-морской базы (начальник — капитан-лейтенант Б. Ф. Токарев) производили большие работы по восстановлению средств навигационного оборудования, по уточнению минной и навигационной обстановки в своих районах, по обеспечению траления и оборудованию морских и прибрежных фарватеров. Одновременно надо было наладить информацию о навигационной обстановке и бесперебойное снабжение кораблей и судов штурманским имуществом, а также картами и руководствами для плавания.

Гидрографическим подразделениям пришлось заново осваивать территорию, ранее оккупированную противником, проводить неотложные работы по восстановлению маяков и созданию временных навигационных знаков.

В решении этих задач важнейшее значение приобрел тот факт, что Гидрографический отдел ЧФ, несмотря на трудности многократного перебазирования, в том числе и при возвращении в Крым, сумел сохранить запасы карт, компасов, лагов, эхолотов и других средств штурманского вооружения кораблей, оборудование для маяков и производственных предприятий. Надо подчеркнуть, что бесперебойное снабжение гидрографиче-

по интернациональному принципу — гидрографический батальон 4-го Украинского фронта Гидрографического управления ВМФ.

В 1944 г. в составе батальона (созданного в составе Гидрографии ЧФ) была сформирована специальная партия в составе в главе с капитан-лейтенантом А. Е. Абаевым. В партию вошли гидрографы лейтенанты Т. М. Машков, П. М. Неверов и 10 человек инженеров и техников. Партии были приданы гидрографический пароход «Грунт» (командир — подполковник А. И. Погорельский), «Галс» (командир — капитан-лейтенант М. П. Гусев) и «Гудмирс» (командир — лейтенант Ю. П. Гусев). Партия обнаружила на акваториях портов большое количество минных заграждений. В 1944 г. работы по аэрофотосъемке минных заграждений в фотограмметрический отдел Гидрографии ЧФ была направлена группа с приданным ей самолетом. Партия и группа камеральной обработки.

В июле — августе 1944 г. гидрографы произвели работы по гидроаэрофотогидрографическому обеспечению базирования корабельных катеров в бухте Ак-Мечеть, а в декабре того же года — гидроаэрофотогидрографическое обеспечение для создания Учения безопасного движения судов Черноморского пароходства, выполнявших задание Государственного Комитета Обороны по обеспечению морского сообщения.

В западной части Черного моря

В освобождении прибрежных районов западной части Черного моря и дельты реки Дунай летом 1944 г. Черноморскому флоту и Дунайской военной флотилии была поставлена следующая задача: содействовать быстрому наступлению войск 3-го Украинского фронта в целях освобождения советской Молдавии, а также Румынии и Болгарии. Для решения этой задачи флотилии и флоту были поставлены ряд смелых и весьма результативных действий, из которых с точки зрения организации навигационно-гидрографического обеспечения наибольший интерес представляют форсирование Днестровского лимана, высадка десанта в Жебрияны (Приморская), прорыв наших кораблей через Дунай, занятие портов Сулина и Констанца.

Западная часть Черного моря относительно мелководна, в Румынии низменны, бедны естественными ориентирами. В этом районе расположена обширная дельта реки Дунай с большим количеством извилистых рукавов (гирл) и с часто меняющимся фарватером. На всем протяжении от Одессы до Варны порты и акватории портов минные заграждения, поэтому одним из основных видов обеспечения плавания кораблей в этом районе является гидроаэрофотогидрографическое обеспечение.

Общие результаты работ были опубликованы в журнале «Известия Академии наук СССР» и в 2-м симпозиуме по акустике, посвященном 50-летию со дня рождения академика Сергея Ивановича Боровикова и посвященном 50-летию факультета физики в Ленинградском государственном университете. В 1962 г. в Ленинградском государственном университете была организована группа по изучению акустики флота. В группу входили: А. С. Павлов, Ю. Д. Слободкин, инженер-механик В. М. Смирнов, инженер-механик Ю. А. Мошеско, лейтенант Ю. П. Смирнов, старший лейтенант М. А. Емельянов, лейтенант старшего И. В. Афанасьев.

Для обеспечения боевых действий привлекались также силы и средства Одесского гидрографического района.

Форсирование Днестровского лимана и переброска на западный берег войск 4-й армии 3-го украинского фронта и морской пехоты осуществлялись на самоходных паромках, буксируемых катерах и сотнях лодок. По маршруту форсирования Днестра в течение всего периода боев велись тщательные наблюдения за течением реки, уровнем воды, состоянием льда, метеорологическими условиями, что позволило в тщательном навигационном обеспечении. Гидрогра-



Схема 13. Навигационно-гидрографическое обеспечение форсирования Днестровского лимана

отрядов не подорвался на минах, так как они следовали за тра-
мваем. Через некоторое время оба эти отряда заняли город Ви-
ново, переправу через Дунай и пошли дальше вверх по реке
Килиш, Измаилу и Рени.

Занятие порта Сулина. Порт Сулина являлся важной военно-
морской базой противника на Черном море. Десантный отряд
ледовавший из Одессы к порту Сулина, шел под проводкой сто-
рожевого катера, на котором находились гидрографы капитан
2 ранга Д. А. Алашеев, капитан-лейтенант А. Г. Витченко, стар-
ший лейтенант Н. Я. Дорохов и военный лоцман Рубцов. Пройдя
за ночь около 90 миль, отряд к рассвету был у Сулины, и десант
высаживался 26 августа. Гидрографические подразделения Ала-
шеева сразу же приступили к восстановлению разру-
шенных немцами огней и знаков. Для их обслуживания в Сулине
был оставлен старший лейтенант Н. Я. Дорохов с небольшой
группой матросов. Здесь уместно отметить, что залив, гидро-
графом Д. А. Алашеевым был назван один из заливов Антарктиды,
открытый 2-й Советской антарктической экспедицией.

Десант в Констанцу. После занятия порта Сулина началась
подготовка к новой операции по взятию военно-морской базы
противника — Констанцы. Используя карты и навигационно-
гидрографический очерк морского побережья Румынии и Болга-
рии, составленный в Гидрографическом отделе в начале войны
и дополненный по разведанным нашим подводных лодок
в 1942—1944 гг., гидрографы совместно со штурманами изучили
обстановку на переходе, наметили наиболее безопасные пути
движения по фарватерам. В некоторой мере были использованы
данные о системе навигационного ограждения, полученные
в 1941 г.

Десантный отряд в составе 30 торпедных и 6 сторожевых
катеров, на головном из которых в качестве военного лоцмана
находился капитан-лейтенант А. Г. Витченко, 29 августа 1944 г.
вышел из порта Сулина в Констанцу. На переходе отряд был
застигнут штормом, видимость ухудшилась, ориентироваться
пришлось по глубинам, к счастью, фарватер совпадал с одной из
изобат. Прибыв в Констанцу, десантные части морской пехоты
высаживались без сопротивления со стороны капитулировавших
кораблей румынского флота.

Прибывший вскоре из Одессы в Констанцу с оперативной
группой капитан 1 ранга А. В. Солодунов взял на себя общее
руководство всеми гидрографическими подразделениями.

В сентябре 1944 г. был сформирован гидрографический район
военно-морской базы Констанца, начальником которого стал
капитан-лейтенант А. Г. Витченко. В состав района вошли капи-
тан-лейтенанты Л. Г. Муляр, С. Е. Егоров, старшие лейтенанты
В. В. Остерников, А. Я. Шурупов, старший военный лоцман
С. А. Клушников. Важной задачей района являлось навигационно-

В условиях фронтовой обстановки гидрографы оперативно выполняли свои задачи, проявляли настойчивость и целеустремленность, а также выдержку. Они не только проводили гидрографические работы, но и в бою проявляли героизм и мужество. Восстанавливали береговые знаки и створы. Возникла острая необходимость в лоцманских картах, и вот с помощью палистов-речников и местных жителей в Белграде в минимальные сроки удалось выпечатать такие карты на немецком языке. Хорошо обеспечены гидрографы

Ф. Смирнов. 1944 г.

Хорошо обеспеченные гидрографы сложную проводку бригад, которая, горячая высаживала десанты и поддерживала своим огнем наступление в трудные часы в августе (сентябре, октябре, ноябре 1944 г.). В сложнейших обстановках бронекатера не могли продвигаться кружным путем по реке Тисса, а затем по каналам выходили на Дунай. Корабли флотилии играли исключительно важную роль в фронтовых и армейских переправах через Дунай.

Проводку конвоев и отдельных транспортов по фарватерам придунайских стран обеспечивали лодманы этих стран, находившиеся при военно-люданских пунктах портов Вилково, Измаил.

Обеспечение навигации перед войной осуществлялось в основном силами гидрографов. В 1940 г. на Дунае обеспечением навигации гидрографическим подразделением гидрографического района флота были заняты: К. Ф. Смирнов и старшие: А. И. Лукин, Ермаков, М. И. Никитин, В. М. Давыдов, Э. А. Станиславский, Н. И. Христов, В. Т. Фролов. После начала работы стала формироваться гидрографическая команда в Бухарестском гидрографическом подразделении. Активное участие в обеспечении траления принимали офицеры М. Г. Александров, В. Ф. Игнатов, Д. И. Косов, А. И. Левин, Н. В. Маляр, М. Н. Соколов, П. Ю. Шубин и младшие: Еманула Боровский, Ураков, Иванов, Казанцев, Калинин, Калининский, Серватинский.

Весной 1945 г. на 1805-м километре Дуная около устья реки Раб подрывался на mine катер, производивший траление. Вся команда катера во главе с гидрографом старшим лейтенантом Л. И. Смолянином погибла. В этом месте установлен памятник.

Вблизи города Браилава при ограждении прибрежного фарватера погиб матрос комсомолец Матека.

С окончанием военных действий на Черном море перед Черноморским флотом встала ответственная задача по очищению прибрежных вод от мин. Обеспечение координирования тральных работ стало главным направлением в деятельности Гидрографической службы флота. Для более точного координирования тральных галсов вблизи берега применялся способ теодолитных засечек. При тралении вне пределов видимости береговых опорных пунктов успешно использовались аэростаты гражданского назначения. Позднее для этой цели стали применяться радионавигационные системы. Для прокладки тральных галсов Гидрографический отдел начал издавать карты крупного масштаба и готовить специальные тральные планшеты с нанесенными на них сетками.

В навигационно-гидрографическом обеспечении траления с конца войны и в первые послевоенные годы принимали активное участие гидрографы А. Е. Абасев, Н. И. Асеев, А. Я. Безменов, И. И. Бочкарев, А. Г. Витченко, Л. И. Владимировский, Ю. П. Галачянц, Н. Я. Дорохов, И. Г. Евланов, Н. Т. Ефремов, П. Д. Кириллов, А. Е. Колодяжный, Н. А. Колышев, М. Н. Комаров, И. Ф. Кунцов, А. И. Майстренко, А. Мочалов, Л. И. Мухоморов, Ф. Е. Немировский, Р. Т. Пашенцев, Б. С. Розен, В. С. Самойловский, К. С. Тихонов и др.

Помимо обеспечения траления, перед гидрографами стояла задача быстро восстановить средства навигационного обеспечения на театре. Из 69 маяков, работавших до войны на Черном и Азовском морях, фашисты уничтожили 42 маяка, разрушили навигационные знаки, звукооповещающие установки. Работы по восстановлению были успешно выполнены. Немало энергии

и доблестно-самоотверженно, с честью выполняя обязанности гидрографов: Г. М. Бухарин, Н. В. Ганералов, А. С. Кап, Н. И. Давыдов, К. Я. Поляков, С. Ф. Славинкин, Б. Ф. Токарев и многие другие.

Гидрографическая служба Черноморского флота в период Великой Отечественной войны с честью справилась с поставленными перед ней задачами и внесла достойный вклад в обеспечение боевых действий Черноморского флота, Азовской и Дунайской военных флотилий. В ходе войны гидрографы черноморцев приобрели большой опыт по обеспечению боевых действий восточного фронта.

В течение всей войны Гидрографической службой Черноморского флота руководил личный гидрограф капитан 1 ранга, инженер-гидрограф контр-адмирал А. И. Солодунов, являвшийся автором разработок всех планов навигационно-гидрографического обеспечения боевых операций флота и дивизии гидроавиации во время войны.

В это же время работы капитана А. В. Солодунова в Центральной государственной библиотеке в Ленинграде выставлены среди портретов, документов, карт и других прокладочных инструментов.

Коммунистическая партия, Советское правительство и Военно-морской флот Черноморского флота высоко оценили боевые дела и самоотверженный труд гидрографов-черноморцев. За мужество и успешное выполнение боевых заданий награждены орденами и медалями Советского Союза 297 офицеров, 385 старшин, 200 матросов и 1000 рабочих и служащих Гидрографической службы флота. За отличия в работе манипуляторный отряд Гидрографического отряда был награжден орденом Красного Знамени Советского Союза «За оборону Одессы», «За оборону Севастополя», «За оборону Херсона» были вручены 617 гидрографам грамоты и медали.

В заключение необходимо отметить, что прослужавшие в этом отделе гидрографическое обеспечение Черноморского флота и Азовской военной флотилии в период с 1941 по 1945 гг. более 10 различными должностями, званием капитанов 1-го ранга, старшин 1-го класса, Гидрографический отряд был награжден орденом Красного Знамени.

В период подготовки гидрографов к выполнению своих обязанностей особое внимание уделялось вопросам, где и какие условия работы, какими средствами и способами обеспечить передвижения и транспортировку последующих эшелонов десанта.

Гидрографы-черноморцы применяли различные способы обеспечения десанта. При высадке вдали от своих военно-морских

ной Венского конвенции, удалившей статью 12, которая предус-
матривала, что этот принцип не применяется к судам, находящимся
в портах, принадлежащих португальским судам, исключая суда, при-
надлежащие имаму. При подписании конвенции в 1908 г. Португалия
удалила эту статью из своего проекта конвенции.

В соответствии с тем же географическим принципом, применяемым
к судам, находящимся в портах, мы считаем, что и суда.

Наконец, географический принцип применяется к судам,
которые находятся в портах, принадлежащих имаму, и к судам,
находящимся в портах, принадлежащих государству, которое
представляет географический принцип, исключая суда, при-
надлежащие государству имаму.

Этот географический принцип применяется к судам,
находящимся в портах, принадлежащих имаму, исключая суда,
находящиеся в портах, принадлежащих государству, которое
представляет географический принцип, исключая суда, при-
надлежащие государству имаму. Этот принцип применяется к
судам, находящимся в портах, принадлежащих государству,
которое представляет географический принцип, исключая суда,
находящиеся в портах, принадлежащих государству имаму.



и окрестности. По мере развития радиофикации в Арктике гидрографическая служба получила возможность работать и судами в районах со сложной метеорологической обстановкой. Правда, перед войной гидрографы не имели гидрографических судов. Единственным гидрографическим судном «Север», на котором гидрографы работали, было судно не оснащено. Туманно-предостерегательных средств: сирен, наутофонов, колоколов — имелось мало.

Гидрографическая служба Северного флота перед началом войны состояла из Гидрографического отдела, двух гидрографических районов (Баренцева и Белого морей), Северной гидрографической экспедиции, военно-лоцманской службы, манипуляторного отряда и других подразделений.

В то время в Арктике гидрографическую службу Северного флота возглавлял опытный гидрограф капитан 1 ранга Григорий



Г. И. Шадрин. 1944 г.

Ильич Шадрин, бывший матрос, активный участник Великой Октябрьской социалистической революции, член Коммунистической партии с 1919 г.

Г. И. Шадрин вместе со своими заместителями — полковым комиссаром Н. И. Казаковым, капитаном 2 ранга А. Н. Алексеевым, инженер-полковником П. А. Красильниковым, а затем с капитанами 2 ранга Н. Н. Маркиным и П. П. Скородумовым умело руководило гидрографическим обеспечением боевых действий флота.

В предвоенные дни маневренные подразделения Гидрографической службы СФ усилили навигационно-гидрографическое обеспечение соединений флота, а Северная гидрографическая

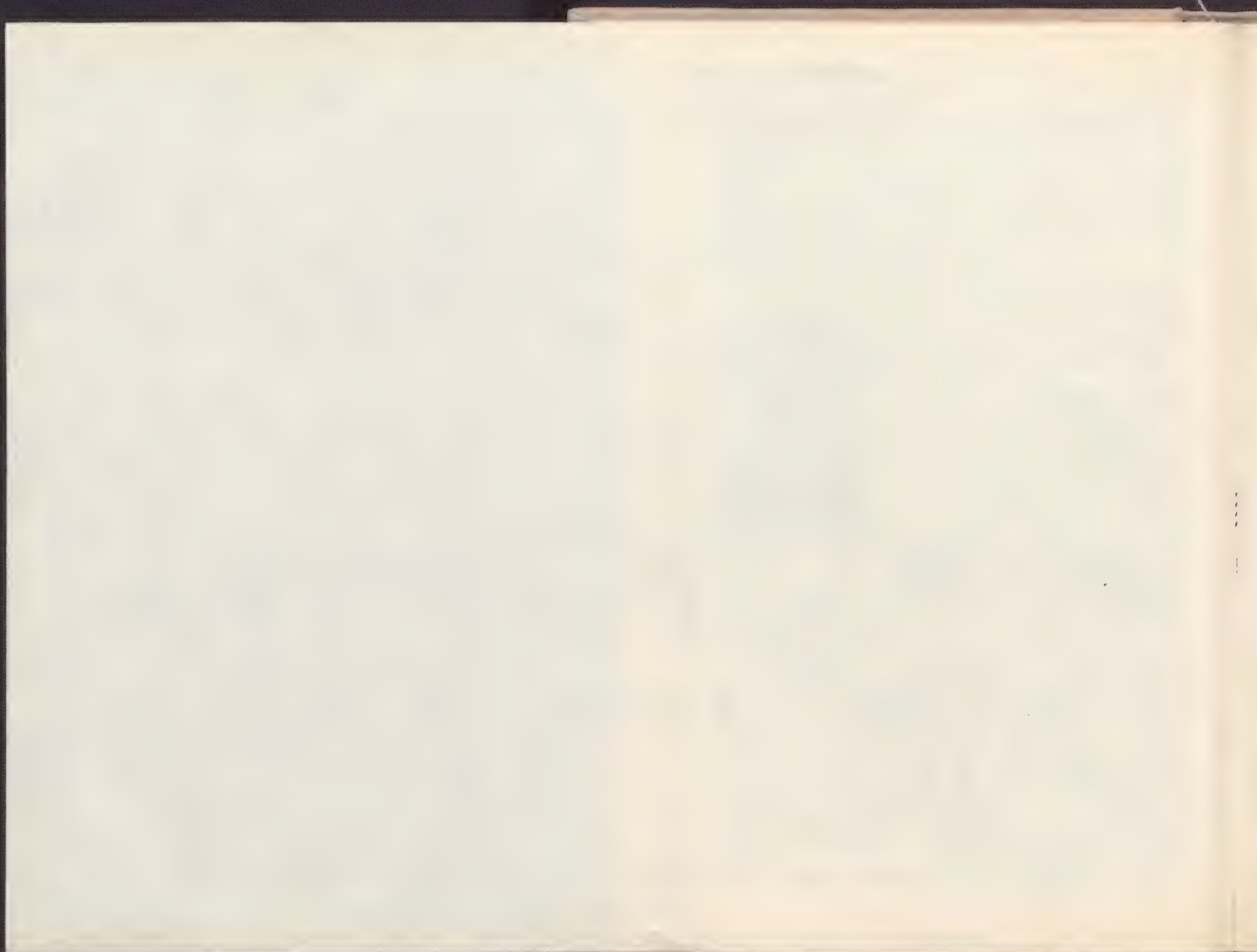
экспедиция приступила к развертыванию своих отрядов и партий в районах работ, предусмотренных планом 1941 г.

Гидрографическая служба Северного флота (командир — капитан 3 ранга М. Ф. Хомяков), «Мороз» (командир — капитан-лейтенант И. И. Б. — фамилия), «Мороз» (командир — старший лейтенант И. Е. Горшков) вышли в район работ и приступили к морскому промеру в Горле Белого моря и обследованию Гуляевских кошек в Печорском заливе. Геодезический отряд (командир — капитан-лейтенант И. Ф. Гаркуша) завершал работы по геодезической связи берегов Горла Белого моря. Аэрофотосъемочный отряд (командир — капитан 3 ранга Н. И. Пахомов) производил привязку аэрофотоснимков залета 1940 г. в Тиманской тундре.

Последними ранним утром 22 июня вышли из Архангельска на гидрографическом судне «Меридиан» комплексная партия экспедиции (начальник — старший лейтенант П. А. Велико-

Схема 14. СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ТЕАТР ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ
СЕНТЯБРЬ 1941г. – ОКТЯБРЬ 1944г.





Художник и меценат, предприниматель, страстный коллекционер, градоначальник, а также талантливый организатор общественной работы по благоустройству Омска и Омской губернии. Внес много нового и полезного в жизнь Омска и Омской губернии, поощрял и поддерживал развитие культуры, искусства, науки, литературы, спорта, народного образования.

Нормы по 22 показателям включены во всеобщую для Республики систему и формируют основу системы показателей деятельности органов государственной власти Республики Беларусь. В Мурском районе также сформирован районный перечень из 10 муниципальных показателей деятельности органов государственной власти Республики Беларусь.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

Гидрографический музей Кавказа в Тифлисе стал центральным гидрографическим музеем на Кавказе. Проводились почти все гидрографические исследования. С 1914 открыт в Тифлисе Музей гидрографии и моря. В нем собраны богатые коллекции гидрографического музея «Морские» коллекции относятся к 19-му веку. Состоит из коллекции гидрографической партии на Кавказе, Средней и Южной Азии, а также, также, также, в Мумбаи.

на кораблях, ремонтировали и готовили их к работе в условиях боевых действий, устанавливали и регулировали новые приборы. В связи с вступлением в состав флота большого количества (около 200) мобилизованных гражданских судов, которые переоборудовались в сторожевые корабли, минные заградители, траловики, плавбазы, во много раз выросла потребность в откорректированных картах, руководствах для плавания и в штурманских приборах.

Необходимо отметить, что офицеры штурманского отделения еще в период советско-финляндской войны произвели проверку состояния штурманской техники на всех судах Северного морского пароходства и Мурманрыбы, подлежащих мобилизации в военное время. В результате этой проверки уточнилась потребность в штурманских приборах, что значительно облегчило процесс оснащения таких судов.

С первых дней войны Гидрографической службе СФ пришлось уделить серьезное внимание вопросу режима работы средств навигационного оборудования на северном морском театре.

К 15 августа 1941 г. средства навигационного оборудования были переразвернуты и переведены на новый режим работы. Установили строгий порядок оповещения об изменениях в навигационной обстановке. Оперативное дежурство манипуляторных партий перевели на командные пункты Северного флота, Беломорской военной флотилии и военно-морских баз. У штатного ограждения изменили характеристику и цвет огня. Уменьшили дальность видимости огней. На фонарных сооружениях маяков были сделаны азимутальные круги и шторные щитки, позволявшие направлять свет в заданный сектор.

Эти мероприятия позволили обеспечить безопасность плавания и ведение боевых действий кораблей флота в сложных условиях военного времени.

Одновременно с развертыванием сил и средств Гидрографической службы по мобилизационному плану среди личного состава Гидрографии флота велась большая агитационно-пропагандистская работа под лозунгом: «Все силы на разгром врага!». Политработники, коммунисты и комсомольцы призывали к бдительности и ненависти к врагу. В гидрографических подразделениях царил патриотический подъем. 140 военнослужащих подали рапорты с просьбой о зачислении их в морские бригады. Многие рабочие и служащие просили снять с них «броню» и направить на фронт. Люди рвались в бой. Многие подавали заявления о приеме в партию и комсомол.

Среди первых гидрографов, ушедших на фронт, был комсомолец-лейтенант Г. В. Карпов из гидрографического района Баренцева моря. Он показал себя отважным разведчиком и героически погиб при выполнении одного разведывательного задания. Г. В. Карпов посмертно награжден орденом Красного Знамени.

Когда в Заполярье проводился сбор средств на постройку танковой колонны и авиаэскадрильи «Советское Заполярье», личный состав гидрографических подразделений принял в нем активное участие. Только в Гидрографическом отделе было собрано 33 025 рублей наличными и сдано на 67 635 рублей облигаций государственных займов.

В начальный период войны в частях морской пехоты ощущалась нехватка некоторых видов стрелкового оружия. Мурманский и Архангельский обкомы партии призвали организовать производство оружия на местах. К этой работе наряду с другими флотскими мастерами были привлечены штурманские мастерские Гидрографического отдела в Мурманске и механические мастерские Северной гидрографической экспедиции в Архангельске. За короткий срок специалисты мастерских освоили изготовление ротных минометов, автоматов и деталей к ним. Выполняя ответственное задание, люди стояли у станков днями и ночами. Все понимали, что на Родину напал опытный и коварный враг и что впереди предстоят жестокие бои. Трудное это было время. Но каждый верил в правоту нашего дела, верил в то, что враг одудет разонт и пооеда одудет за нами.



Г. В. Карпов. 1941 г.

Важные задачи пришлось выполнять в Великую Отечественную войну молодому Северному флоту. Он успешно поддерживал приморский фланг 14-й армии Карельского фронта, громя врага, рвавшегося к Мурманску, защищал морские коммуникации в Баренцевом, Белом и Карском морях, активно действовал на морских коммуникациях противника. Североморцы героически сражались в наступательной операции 1944 г., очищая Советское Заполярье от немецких оккупантов.

В ногу с флотом шли и гидрографы-североморцы, активно обеспечивая боевые действия кораблей и частей Северного флота в навигационно-гидрографическом отношении.

НА МУРМАНСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

Враг не прошел

Разрабатывая план ведения войны против Советского Союза, гитлеровское командование рассчитывало на северном театре военных действий добиться в кратчайшие сроки решительного

Именно эта морально-политическая линия, основанная на разведке, гидрографических исследованиях, артиллерийских планах и планах обороны, позволила в одиночку обеспечить строительство оборонительных сооружений на острове.

Флагманский штурман военно-воздушных сил флота полковник М. Моросанов, прославленные летчики, Герои Советского Союза капитаны М. К. Вербицкий

Г. И. Елькин, А. Н. Силин и другие десятки раз летали на разведку укрепленной линии обороны противника, проводили Саперной, Пожарной и Фортификационной службы разведку, по которой корректировались артиллерийские планы и осуществлялись бомбовые и ракетные удары. Многие из них погибли на территории устья р. П. Нахоник, М. В. Мещеряков и др. в 1941 году.

В начале июля 1941 г. в район бухты Западная Лица в направлении бухты Средней разведкой и артиллерией был обнаружен конвой, состоявший из эсминца и нескольких транспортов, плывших под парусом. В этот момент на эсминце находился командир корабля лейтенант В. В. Мещеряков.

При помощи лодок с артиллерийской батареей из бухты Западная Лица корабль был атакован с тыла по артиллерийским и пушечным огням. Артиллерийские суда и самолеты бомбили, артиллерия и пушки вели огонь по кораблю, подожгли его, повредили. Конвой был уничтожен.

Активное участие в уничтожении флота при выполнении артиллерийского задания в бухте Западная Лица принимали гидрографы. Не только лично находили корабль Саперной и Фортификационной служб, но и корректировали огонь артиллерии и пушек. При этом гидрографы вели наблюдение за движением корабля и его орудий.

С началом войны гидрографическая служба гидрографического отдела капитан 3 ранга А. И. Шелгунов, гидрографы капитан-лейтенанты Г. В. Афанасьев, Л. П. Шитов, инженер-капитан А. А. Алехин, старшие лейтенанты Н. Т. Богданович, А. Г. Выхристюк, лейтенанты А. И. Бурмистров, А. Г. Приймак и другие производили гидрографическую привязку батарей Мурманского укрепленного района, находившихся в убежищах обороны главной базы от города Полярный до мыса Сеть-Наволоки, в губе Большая Западная Лица, на полуостровах Рыбачий и Средний и некоторых батареях 14-й



Г. И. Елькин (1941 г.)

артиллерии. Одновременно гидрографы засекали огневые точки противника и определяли их координаты.

В результате произведенных измерений и камеральной обработки ставлялись и передавались командирам батарей тактические формуляры, пользуясь которыми можно было получить исходные данные стрельбы (прицел и цель). Впоследствии гидрографы на основе тактического формуляра батареи стали изготавливать огневые планшеты в прямоугольной проекции Гаусса, на которых исходные данные стрельбы быстро и точно определялись графически при помощи подвижной масштабной линейки. Используя эти планшеты, наши артиллеристы накрывали объекты противника, как правило, с первого залпа.



А. И. Шелгунов. 1940 г.

В корабельной артиллерийской поддержке приморского фланга 14-й армии в первые дни войны участвовали эскадренные миноносцы «Куйбышев» и «Урицкий». Корабли вели огонь из Мотовского залива по войскам противника, наступавшим на полуостров Средний.

Навигационно-гидрографическое обеспечение стрельб «Куйбышева» и «Урицкого» выполняли капитан 3 ранга А. П. Шелгунов, инженер-майор А. А. Алехин, старший лейтенант А. Г. Выхристюк и офицеры гидрографического района Баренцева моря. Они изготовили артиллерийские планшеты для стрельбы по закрытой

цели и автокорректоры для береговых корректировочных постов.

Автокорректоры значительно сократили время на расчет корректировки и упростили ее, так как при совместной работе прицелов артиллерии и автокорректоров автоматически вырабатывались поправки на прицел без применения артиллерийских таблиц.

30 июля 1941 г. в 6 ч. утра флагманский артиллерист флота А. Д. Баринов и А. И. Шелгунов проинструктировали корректировщиков и корабельных артиллеристов. Затем корректировщики высадились на берег, установили радиосвязь с армейским командованием и уточнили цели. Эсминцы открыли огонь по вражеским позициям. Корпосты корректировали каждый залп. Обстрел продолжался до 10 ч. Противник понес большие потери в живой силе и технике, особенно на крутых склонах высоты 122, спускающейся к губе Кутовая. Бомбардировщики противника атаковали эсминцы, но корабли, умело маневрируя, ушли из-под

Уавра и благополучно возвратились в Полярный. Впредь на протяжении всей войны артиллерийские стрельбы кораблей по береговым целям проводились только при гидрографическом обеспечении.

Но обескровленные в неравных боях части 14-й армии неслись не только в арктических водах Баренцева моря, но и в живой силе на берег. По вражеским угрожающим положениям на Мурманском побережье в кратчайшие сроки формировался десант во фланг и тыл противника тактическими десантами, которые своими активными действиями наносили натиск фашистских войск с Мурманского побережья.

Первый тактический десант в количестве 520 человек был высажен в губе Нерпичья 6 июля 1941 г., второй десант в количестве 500 человек — 8 июля в районе губы Андреевской. Целенаправленные действия ИВС, флота.

Благодаря активным действиям 14-й армии и морских десантных фашистские части, переправившиеся в начале июля на восточный берег реки Западная Лица, были разгромлены.

Однако 11 июля противник, подтянув резервы, вновь перешел в наступление и, форсировав реку Западная Лица, захватил хозом «Большая Западная Лица». Создалась угроза выхода фашистских войск к Полярному и Мурманску.

Для оказания поддержки приморскому флангу 14-й армии Северный флот высадил 14 июля в тыл врага новый, более крупный десант. В состав этого десанта вошли стрелковый полк и батальон морской пехоты. Общая численность десанта достигала 1600 человек. Высадка производилась с 18 малых кораблей. С моря десант прикрывали эскадренные миноносцы «Громовержец», «Громкий», «Стремительный», с воздуха — авиация.

Командир высадки капитан 1 ранга В. И. Платонов не имел точного времени для тщательной подготовки десанта. Несмотря на это высадка была произведена успешно. В кратчайшие сроки начальник Гидрографического отдела Г. И. Шадрин, начальник гидрографического района Баренцева моря капитан 3 ранга Н. В. Скосырев, гидрографы старшие лейтенанты М. Н. Лапин и С. М. Луконин обеспечили командование десанта необходимыми картографическими материалами и формулярами, тонометрами для высадки.

Непосредственно перед высадкой оперативно-гидрографическое обеспечение высадки осуществляли офицеры-гидрографы М. И. Бурмистров, Ф. А. Комаров, С. П. Марченко, А. Г. Приемак. Они выбирали и ограждали места сосредоточения десантных кораблей перед высадкой, ограждали безопасный подход к берегу, маневру противником, обозначили на берегу точки наводки для стрельбы кораблей по невидимым целям.

В навигационно-гидрографическом обеспечении высадки десанта и стрельбы по берегу участвовали и манипуляторные пункты

А. И. Толкин «Мерзавина»

поженные вдоль восточного побережья Кольского полуострова, необходимое довольствие и эвакуировать с маяков женщин и детей. Кроме того, на «Меридиане» шла в распоряжение начальника Отдельного поканьского гидрографического участка капитан-лейтенанта А. Ф. Волошенко группа гидрографов — старшие лейтенанты А. И. Алексеев и Т. Богданович, лейтенанты В. И. Алексеев и младший воентехник Н. М. Петров.



В. Г. Егоров. 1943 г.

«Меридиан» вшел в море без прикрытия и охранения, так как штаб флота не мог выделить необходимые для этого силы. Рассчитывали, что гидрографическое судно, используя географические и метеорологические условия, сможет самостоятельно выполнить поставленную задачу.

Побережье северо-восточной части Кольского полуострова приглубое, банки и камни лежат только вблизи берега, имеются острова, много бухт и губ. Плавание здесь можно совершать в непосредственной близости от берега. Прибрежная береговая полоса, состоящая из гранитных скал серого цвета с черными и красноватыми оттенками, могла хорошо использоваться для маскировки кораблей и судов от наблюдения со стороны моря. В море, как это бывает часто здесь в летнее время, стоял туман, а у берегов видимость была удовлетворительной. Отличное знание командиром «Меридиана» района и благоприятные метеорологические условия плавания обеспечивали гидрографическому судну навигационную безопасность и скрытность перехода.

Следуя вдоль побережья из губы в губу, от маяка к маяку, «Меридиан» благополучно прибыл на Семностровский рейд, где стал на якорь в бухточке у южного берега острова Харлов и приступил к разгрузке и доставке продовольствия на маяк Харлов. Стоянка под скалистыми обрывами отлично маскировала судно и исключала возможность нападения кораблей противника.

В час ночи 24 июля командир «Меридиана» получил от оперативного дежурного штаба флота радиограмму, в которой сообщалось, что в южной части Баренцева моря обнаружены эсминцы противника. Оперативный приказал срочно укрыться в губе Восточная Лица.

Передавший радиограмму потребовал подтверждения ее получения. Командир, понимая, что выход в эфир связан с обнаружением своего местонахождения, дать квитанцию воздержался. Последовало вторичное приказание. Егоров дал квитанцию и, снявшись с якоря, пошел в губу Восточная Лица.

Через полчаса после съёмки с якоря, когда уже с...
...жду островами Вешняк и Лицкий, видимость улучшилась
и сквозь белесую мглу проступили силуэты военных кораблей:
одного, другого, третьего, четвертого. На гафеле — флаги...

Немецкие эсминцы! — промелькнуло в сознании...

Боевая тревога! Право на борт! Самый полный вперед!
...р рассчитывал лечь на обратный курс и скрыться
в тумане, стеной стоявшем за кормой, но эсминцы с 30 каботажных
пушек уже открыли артиллерийский огонь.

Первый снаряд, попавший в «Меридиан», разбил
рубку. От второго попадания был разрушен мостик, перебо-
...ный паропровод. Заклинило руль, «Меридиан» потерял хо-
... и управление. Начался пожар. Загорелись закрепленные на
...ной палубе бочки с бензином, который стекал и горел...
Появились убитые...

Защитные... на... разбитые иллюшки. Через пробоины
... и в носовой трюм стала поступать вода, а снаряды...
... Редеры» подошли совсем близко к гидро-
... нем, беззащитному судну и открыли пулеметный огонь.

Экипаж судна под руководством раненого командира муж-
ственно боролся с огнем и водой. Второй помощник командира
...обов, матросы верхней палубы Гагарин, Бестужев, Витязев,
...ников, радист Гребенщиков и другие во главе со старшим по-
...мощником командира лейтенантом Г. И. Михайловым тушили
пожар на верхней палубе, раздавали спасательные пояса, гото-
... и подручные спасательные средства и оказывали помощь
раненым. Машинная команда под руководством механика инже-
...пер-капитан-лейтенанта С. И. Дубровина и старшего моториста
Заварзина, борясь с поступающей водой, так и погибла в машин-
...ном отделении. Погибли обожженные паром кочегары Чуркин
и Тарасов. Несмотря на нечеловеческие усилия, принятые всей
... командой, судно... и...
... «Меридиан»...
... Судно...
... покинуть «Меридиан». Люди бросались за борт и, цеп-
... ясь за плавающие обломки, старались отплыть подальше от
горящего на воде бензина, а гитлеровцы со свойственной им
жестокостью расстреливали людей.

Последний... «Меридиан»...

Оставшийся... «Меридиан» все более и более оседал
на корму и с развевающимся на гафеле флагом погрузился
в воду...

Расправившись с беззащитным судном, гитлеровские эсминцы
обстреляли поселок Захребетное, расположенный неподалеку от
Семи Островов, и скрылись в тумане.

материал, который приобретает все большее значение как для обороны, так и для нападения на врага.

После захвата нового стратегического объекта по захвату Мурманского залива в 1942 г. командование 14-й армии, горнострелково-дальнейшей артиллерии, поддерживало военную единицу, уничтожающую вражеские коммуникации и транспортные средства.

Командование 14-й армии и Северного флота в это время принимало меры по созданию устойчивой сухопутной обороны, обороны морского побережья и строительству военно-морских баз.

Самыми главными участками обороны побережья на северном театре были полуострова Средний и Рыбачий, а также Мурманская Губа, поэтому здесь велась энергичная работа по созданию прочной артиллерийской обороны, оборудованию позиций артиллерии, организации разведки и дозорной службы, организации обороны и противонаступательной обороны.

В марте 1942 г. Главнокомандующий Северным флотом приказала Карельскому фронту возложить на себя все задачи по обороне, кандалакшскому и Мурманскому направлениям, а также по уничтожению вражеских войск и отбросить их на исходные позиции.

В ходе наступательной операции в районе Западной Лицы командование 14-й армии и Северного флота предписывало: 14-й армии и Северному флоту совместно с десантом, высадившимся в тылу противника, окружить и уничтожить западную группу противника.

Перед Северным флотом ставилась задача — высадкой технического десанта в тылу противника содействовать прорыву наших войск вражеской обороны в районе реки Западная Лица.

Штаб флота планировал высадить десант в количестве 6300 человек на южный берег Мотовского залива западнее мыса Пикшуев — между губами Западная Лица и Титовка. Подготовка к десанту осуществлялась тщательно.

В начале апреля 1942 г. авиация флота произвела аэрофото съемку пятикилометровой полосы побережья Мотовского залива на участке мыс Пикшуев — губа Титовка. Аэрофотограмметрический отряд произвел обработку аэрофотоснимков, составил фото-схемы и планы, нанес на них систему обороны противника и места, удобные для высадки десанта. Гидрографы выполнили промер в местах посадки, подготовили для штаба флота карты, гидрографические материалы, военно-географическое описание района высадки десанта, а также произвели в Мотовском заливе оборудование полигонов для маневрирования кораблей огневой поддержки.

В подготовительный период десантной операции личный состав манипуляторных отрядов старшего лейтенанта Н. С. Торопова и лейтенанта И. В. Нечасва к 20 апреля развернул по зада-

поиском командиром высадки контр-адмирала В. И. Платонова в районе губы Западной Лицы два маневрируемых артиллерийских корабля.

Отряд маневренных подразделений гидрографы снабдили артиллерийскими снарядами с нанесенными на них специальными метками, вспомогательными точками, корректировочными постами, объектами противника, подлежащими подавлению артиллерийским огнем.

Отряд высадочных средств командование разделило на 10 групп, которые должны были совершить переход к местам высадки по двум маршрутам: вдоль южного и северного берегов полуострова Рыбачий.

Весь период подготовки все подготовительные мероприятия проводились под видом подготовки к очередному двустороннему маневру.

Начало операции десанта намечалось на 21 апреля, но ввиду плохих гидрометеорологических условий (интенсивное таяние снега) командование 14-й армии перенесло его на 28 апреля. Десантники были посажены на транспортные средства 26 апреля.

Первый бросок десанта доставлялся к местам высадки катерами МО, сторожевыми кораблями и катерами-тральщиками отряда высадочных средств.

Вместе с первым броском на берег высадились гидрографы маневренного отряда, которые развернули четыре маневренных пункта в местах, удобных для подхода судов с основными силами десанта, и два корректировочных поста 104-го пушечно-артиллерийского полка, дислоцировавшегося на полуострове Рыбачий.

Вследствие хорошей организации и тщательной, всесторонней подготовки высадка десанта прошла благополучно. Противник оказал лишь слабое сопротивление только в районе Титовки, где был отбит демонстративный десант.

Десант в первоначальный период был успешным, несмотря на неблагоприятные условия погоды (оттепель чередовалась с морозом). В последующие дни противник стал оказывать более сильное сопротивление. Воспользовавшись тем, что наступление частей 14-й армии оказалось неудачным, фашистское командование перебросило против десантников значительные силы. Десант вынужден был перейти к обороне. Корабли, авиация и береговая артиллерия флота оказывали отважным десантникам эффективную помощь.

Вот что пишет один из участников этих боев: «Две недели наш грейтер дивизион 104-го пушечно-артиллерийского полка на полуострове Рыбачьем не слышал команды «Отбой боевой тревоги». Люди не отходили от орудий, стереотруб, планшетов и карт».

А. Черномыс. Подвиг десанта в районе мыса Пикшуев. «Морской сборник», 1972, № 4, с. 73

14 старшина и матросов. В ноябре 1942 г. на полуострове Рыбачий при выполнении задания погибли старшина 2-й статьи А. И. Орлов и матрос П. В. Самарченко.



А. И. Орлов. 1941 г.



Н. С. Торопов. 1942 г.

Починный состав отрядов имел хорошую партийно-комсомольскую подготовку. Более пятидесяти процентов матросов, старшин и офицеров были коммунисты и комсомольцы. Опираясь на коммунистов и комсомольцев, мы дооценивались хорошему воинскому дисциплинированию и боевой подготовке добровольного состава миннозаводцев. Когда, например, флот формировал морские бригады, 80 наших матросов и старшин ушли в эти бригады добровольцами. Они героически сражались с немецкими захватчиками под Сталинградом и на других фронтах Великой Отечественной войны.

12 июля 1942 г. Ставка Верховного Главнокомандования возложила на Северный флот задачу обороны Рыбачий и Соловецкий полуостровов. В составе Северного флота был сформирован Северный оборонительный район, в который вошли все части армии и флота, занимавшие полуострова. Командующим обороной района стал представленный защитник полуострова Хивин генерал-майор С. М. Кабанов, начальником штаба — капитан 3 ранга Г. А. Туз. Кабанов и Туз с высокой ответственностью относились к навигационно-гидрографическому обеспечению действий оборонительного района. Они добились выделения в их распоряжение гидрографической группы, которая сосредоточилась на полуострове не только на вопросах гидрографического обеспечения обороны полуострова.

Уже во второй половине 1942 г. гидрографическая группа привлекла геодезическое обеспечение всех артиллерийских позиций на полуостровах Средний и Рыбачий и представила в штаб Северного оборонительного района сводный каталог координат, высот

...первое появление в плавании при личном участии гидрографического отдела в составе гидрографической команды проявляя смелость и решительность.

Особенно ожесточенно бомбили фашистские самолеты корвет, сбросив сотни бомб. Борьба за спасение грузов, за жизнь людей была героической. За них бились и отважные летчики-истребители, и зенитчики, и моряки, и гидрографы.

Моторный гидрографический мотобот «ГО-12» (командир Грозов) находился в артиллерийском транспорте, стоявшем на якоре у мыса Минусов и выстрелил на него военный миномет, который должен был вести этот транспорт в Мурманск под разгрузку. Вдруг раздался сигнал воздушной тревоги. Послышался гул фашистских бомбардировщиков. Это был очередной удар по Мурманску. Бомба попала в корвет.

Сопровождавший у корвета малый Минусов гидрографический корвет «Минусов» и английский корвет отошли от стенки. На них спланировалась бомба Ю-88. Одна бомба попала в стоявший поблизости английский транспорт, две — в английский корвет. Транспорт от взрыва бомбы получил пробой и начал течь. Подбитый корвет загорелся и начал переворачиваться. К нему немедленно подошел мотобот «ГО-12» и начал его буксировать. Но сам мотобот, получивший при бомбежке повреждение, начал тоже погружаться в воду. На помощь пришел «Минусов», который взял на борт англичан и саманку мотобота. Находившийся вблизи буксир подобрал плавающих англичан. Буксиров с поврежденного транспорта.

7 июня 1942 г. по указанию Военного совета флота Гидрографический отдел перебазировался в поселок Ваенга, расположенный в 28 км от Мурманска. Гидрографический район Баренцева моря был перебазирован в Ваенгу несколькими днями раньше. Сюда же перевезли спасенные приборы, карты и другое имущество.

Работа Гидроотдела после перебазирования началась. Были приняты экстренные меры для пополнения недостающего гидрографическо-штурманского имущества, оборудования и создания элементарных условий для работы.

Вскоре приступили к оборудованию мурманских мастерских. Командиром бригады послан большую помощь при создании складов и служебных помещений. Гидрографическое управление ВМФ в срочном порядке пополнило запасы штурманских приборов, карт, лоций и других пособий для плавания.

Не оставлено было без внимания и рассредоточение гидрографического и штурманского вооружения, приборов и пособий для плавания. Вместо ранее существовавшего централизованного хранения было создано 14.

Начальник Гидрографического отдела капитан 1-го ранга Н. И. Казаков, он же командир гидрографической организации, мобилизовал все силы и средства для работы.

и запасной точек наводки и знаки ведущего и секущего створов. Установленные знаки и навигационные пункты створов ставили прожекторами СП-95. Между всеми этими точками были измерены углы теодолитами, после чего вычислены координаты основной и запасной точек наводки, створных знаков и точки пересечения линий ведущего и секущего створов, в которой была отмечена огневая позиция лидера «Баку». По вычисленным координатам основную и запасную точки наводки, а также точку якорной стоянки нанесли на огневой планшет. Рассчитали исходные данные стрельбы.

Оставалось составить план места стоянки корабля, который гарантировал бы наблюдение за лидером и контроль места лидера на огневой позиции.

План был изготовлен в крупном масштабе, с нанесенными на нем створными знаками, знаками точек наводки, местом якорной стоянки (огневая позиция); на нем были показаны элементы прилива, течений и ветра. Используя выставленные на берегу знаки в качестве опорной сети, гидрографы произвели тщательный промер якорного места и подхода к нему.

1 ноября мотобот «Люц-1» встретил «Баку» на подходе к губе Ара. А. И. Шелгунов перешел на лидер, доложил командиру дивизиона эскадренных миноносцев капитану 1 ранга П. И. Колчини о выполненной работе и передал план якорной стоянки корабля и огневой планшет. Малым ходом стали входить в губу Ара. Вскоре открылись огни ведущего створа. В точке пересечения ведущего и секущего створов корабль был обнаружен.

Шелгунов передал исходные данные стрельбы управляющему огнем. В точно назначенное время корабль дал первый выстрел. Стрельба продолжалась 2 ч. Укрепленные позиции противника были уничтожены точным огнем лидера. Армейское командование сообщило, что ошибки в дистанции не было, а вынос по целику (при дистанции стрельбы 120 кабельтовых) составил 50—100 м.*

После окончания стрельбы комдив П. И. Колчин поблагодарил А. И. Шелгунова за хорошее обеспечение. Вскоре Александр Иванович перешел с корабля на мотобот «Люц-1», а лидер «Баку» бесшумно снявшись с якоря, исчез во тьме наступающей ночи.

Весной 1943 г. лидер «Баку» вновь прибыл в губу Ара. Он получил еще одно боевое задание по уничтожению немецкой дальнобойной артиллерийской батареи, которая очень беспокоила наши армейские части, расположенные на правом берегу реки Западная Лица. Стрельбой руководил флагманский артиллерист А. Д. Бариннов, навигационно-гидрографическое обеспечение производил А. И. Шелгунов.

[illegible]

На гидрометеорологическом институте, базирующемся в Ленинском районе, в Ленинградских портах, участвовали офицеры: гидрограф В. Н. Дюжиков, М. Н. Бурмистров, М. П. Титов, М. Е. Тетянин, А. С. Усманов, Н. П. Скоросумов, Н. Н. Савицкий, А. Н. Шалунин, М. Н. Шалыга, С. О. Худанов и др. Для их работы было построено 100 кораблей и судов (общая вместимость около 2 500 700 т).

[illegible]

Полтора в Калмыкии, значае в району иерархия. Единственный гиперэллиптический случай (или району) гиперэллиптический. Случай Калмыкии по методу (или) Калмыкии, который гиперэллиптический на гиперэллиптическом и гиперэллиптическом в гиперэллиптическом.

[illegible]

В. И. Соколов, командир торпедной катанов, офицер флота, командир торпедной катанов В. И. Соколов.

Торпедные катановы были в основном в Кольском заливе с мая по октябрь 1944 г.

Несколько торпедных катанов были в Кольском заливе в 1944 г. в составе флота в Кольском заливе и транспорты. В Кольском заливе торпедные катановы были в составе флота.

Дюк-оф-иорн, «Ямайка», «Шеридан», «Норфолк».

В Кольском заливе было много торпедных катанов.

За время войны лодчане глав- ной базы флота провели в Коль- ском заливе 3006 кораблей и транс- портов общим водоизмещением 27 717 027 т.** при этом по вине нем- цев в Кольском заливе было зареги- стрировано лишь две аварии.

Большую выдержку и героизм про- явили лодчане, которые проводили торпедные катановы в Кольском заливе. Благодаря их самоотверженности и выдержке торпедные катановы были в Кольском заливе в безопасности.



В. И. Соколов, 1943 г.



В. И. Соколов, 1943 г.

и безопасности торпедных катанов.

Морские торпедные катановы были в Кольском заливе, губа Губа и губа Губа — губа Губа. Торпедные катановы были в Кольском заливе, губа Губа и губа Губа — губа Губа. Торпедные катановы были в Кольском заливе, губа Губа и губа Губа — губа Губа.

Северный оборонительный район был в Кольском заливе, губа Губа и губа Губа — губа Губа. Торпедные катановы были в Кольском заливе, губа Губа и губа Губа — губа Губа. Торпедные катановы были в Кольском заливе, губа Губа и губа Губа — губа Губа.

Гитлеровцы прилагали максимум усилий, чтобы блокировать Кольский залив.

Особенно опасной была блокада Кольского залива. Благодаря самоотверженности и выдержке торпедных катанов была в Кольском заливе в безопасности.

В. И. Соколов, 1943 г.

первую очередь вместе с ранеными в живот и нижнюю часть живота. И тем же районом армейские команды готовились радиопрозрачной лодкой «Искра» «Искра». Многие члены команды были ранены, но, несмотря на это, все поспешно до берега. Члены экипажа — подполковник из «Искра». В первую очередь подполковник был профессор «Искра» членом команды.

Как только «Искра» самодельный прожектор ушел, командир лодки, находясь в командном пункте, начал организацию спасения раненых «Искра».

Виртуально, как это часто бывает на море, в то же время, командир лодки, находясь в командном пункте, начал организацию спасения раненых «Искра».

Подполковник из «Искра» командир лодки, находясь в командном пункте, начал организацию спасения раненых «Искра».

«Искра» и командир лодки, находясь в командном пункте, начал организацию спасения раненых «Искра».

Многие члены команды лодки, находясь в командном пункте, начали организацию спасения раненых «Искра».

Личности командира лодки, находясь в командном пункте, начали организацию спасения раненых «Искра».

26 февраля 1944 г. командир лодки, находясь в командном пункте, начал организацию спасения раненых «Искра».



П. В. Сидоров, 1941 г.

трудовой жизни, приобщить к своему делу, к своему мастерству и индивидуальности Гидроэлектростанции. Вспомогательное оборудование мастерские приобщались к основной работой, например, установка — буровой. Далеко не все успевали. Стали тем же, что и работники, но все же к концу года мы «своими» достигли определенных результатов.

Успехи в работе, достигнутые при помощи мастеров. Нарядом с мастером Павлом Морозовым Флора и другие мастера СФ приносили пользу. Далеко не все мастера работали по своим специальностям.

В 1941 году в связи с началом войны встал вопрос о перемещении и перемещении мастеров. Необходимо было решить, и другие мастера, которые перемещались в другие места.

В 1941 году в командировку в Москву «М-172» Гидроэлектростанции Павла М. Морозова, Флора и Гидроэлектростанции с целью установить на это время работы.



В. Е. Морозов. 1941 г.

В 1941 году в связи с началом войны встал вопрос о перемещении и перемещении мастеров. Необходимо было решить, и другие мастера, которые перемещались в другие места.



С. М. Морозов. 1941 г.

Принимая во внимание, что в 1941 году в связи с началом войны встал вопрос о перемещении и перемещении мастеров. Необходимо было решить, и другие мастера, которые перемещались в другие места.

В 1941 году в связи с началом войны встал вопрос о перемещении и перемещении мастеров. Необходимо было решить, и другие мастера, которые перемещались в другие места.

После этого случая командирский состав привлекли на работу подводных лодках типа «А» — талантливые специалисты в области конструкции штормового отделения Гидрофлота ГФ.

На сторожевых кораблях в полном объеме работало типа «А» и «Щ» гидрокомпас ГУ. Марин Гидрофлота на Северном флоте имел хорошую орбитовую качку в зимнее время.



Г. Е. Аладжанов

Востребованным элементом в работе было отделение подполковника Спиркина. Инженером отделе была разработана форма планирования работы, а также была разработана методика.

Получено задание, что подвешивать к самолету торпедоносцам торпеды должны быть большой девиацией компасов самолетов, что, естественно, снижало точность полетов.

Начальник штурманского отделения С. О. Утевский предложил размагничивать торпеды, после чего они практически перестали оказывать влияние на магнитную стрелку компаса. Для выполнения работ по размагничиванию торпед на Северном флоте был оборудован первый в Советском Союзе

специальный стенд размагничивания торпед. Такие примеры инициативы и изобретательности можно было бы привести много. Они рождались повседневно.

Следует отметить дружную и слаженную работу Гидрографического отдела Северного флота, флагманских штурманов Г. Е. Аладжанова, А. Е. Пастухова и флагманских штурманов соединений. Их общими усилиями велась плодотворная работа по боевой подготовке штурманских боевых частей. На занятиях, проводимых непосредственно на кораблях, а на штурманских сборах разбирались вопросы оборудования и в условиях войны, производился обмен опытом. Широко использовалась на флоте штурманские кабинеты. Они являлись центрами подготовки штурманских электриков. Специалисты штурманского отделения Гидроотдела и штурманские соединения обучали их правилам эксплуатации новой штурманской техники и устранению неисправностей приборов в корабельных условиях.

Для успешных действий кораблей удален от берега требовалось знание своего точного места. Ввиду того что на Северном флоте не существовало радиомаяков дальнего действия, что

...одна решалась старым испытанным способ

Поэтому не случайно, что на флоте уделялось много внимания астрономической подготовке офицеров штурманских боевых частей. В дивизионах, на кораблях и в штурманских кабинетах проводились занятия по обобщению накопленного в Заполярье опыта по астрономическим наблюдениям, инструментальному определению склонения горизонта, измерению высот светила при известном горизонте и при малых высотах Солнца, при известном азимуте дугу погрешностей при определении звезд и планетам.

Для астрономических определений в море нужно было иметь достаточно надежную систему часов. Для этого были изобретены маятниковые часы, эти часы были очень точными и в течение длительного времени давали одинаковые показания. Однако в море, когда корабль качался, показания маятниковых часов были неточными.

[illegible]

Новым командиром пеленгационного отряда назначен лейтенант запаса Владимир Степанович Шенников, ранее служивший в 7-й АФ в 1941 г. Служил в этой пеленгации с октября 1941 г. в статусе переводчика. По его словам, решение о переводе на службу в отряд при Гидрографическом отделе в Мурманске. Для этой цели по указу Гидрографического управления ВМФ Владимир был переведен в действительный мичман 1-го ранга (ИМММММ) запаса. Для Северного флота командир отряда и старший помощник Шенник — соответствующим распоряжением утверждены в действительные.

[illegible]

По требованию главной базы

с обеспечением определения маневренных элементов кораблей и девиации компасов, строительства станций размагничивания, изыскания и оборудования мест якорных стоянок кораблей, организации нового базирования соединений и т. п.

Особенно много таких работ во время войны было выполнено в районе главной базы флота.

До войны в районе главной базы Северного флота имелись две мерные линии, оборудованные в Мотовском и Кольском заливах. За время войны в Мотовском заливе была разрушена, и там была близко линия фронта, а мерная линия в Кольском заливе не могла быть использована для испытаний крупных и быстроходных надводных кораблей. Флоту требовалась новая, глубоководная мерная линия с обширной акваторией для маневрирования.

Командование флота приняло решение о строительстве Кильдин-Териберской мерной линии. Рекогносцировочные работы, проектирование, геодезические наблюдения и вычисление таблиц скорости кораблей на новой мерной линии были произведены офицерами Гидрографического отдела СФ и геодезической партией Северной гидрографической экспедиции. Строительные работы выполнялись управлением начальника работ под руководством инженерного управления Северного флота.

Кильдин-Териберская мерная линия была построена и оборудована в течение двух месяцев. Состояла она из двух ведущих створов и восьми секущих. Знаки ведущих створов были расположены на острове Кильдин и на восточном берегу губы Териберская, а секущих створов — на острове Малый Олений.

На строительстве было занято 20 сотрудников Гидрографического отдела, 80 старшин и матросов из строительного батальона УНРа. Три судна подвозили материалы.*

Особое внимание уделялось гидрографами оборудованию мерных линий для определения маневренных элементов подводных лодок в подводном положении. На этих мерных линиях гидрографы систематически производили контрольные измерения глубин, глубоководное гидрографическое траление, определяли скорость и направление течений.

Вместе с гидрографами часто принимал участие в этих работах флагманский штурман бригады подводных лодок капитан 3 ранга М. М. Семенов. Тот, кто знает Семенова, всегда будет помнить приветливую улыбку этого худощавого, стройного офицера, одетого в выдавшие виды походную канадку, с побелевшей от морской соли шапкой на голове. Семенов хорошо знал свое дело и глубоко изучал любой вопрос, касавшийся подводного плавания. Прекрасно изучив театр, он часто ходил на подводных лодках бригады в боевые походы и делился богатым опытом плавания с командирами и штурманами кораблей. Семе-

* ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 253, л. 6.

не предоставил. Этим, по мнению суда, объясняется, почему приемы, принятые в отношении аварий, и именно в этот период не принят турбулентности в течение ноябрьских дней 1943 г. случившейся катастрофы навигационная авария подводной лодки на скалах у Восточной бухты. При определении маневров лодки от скалы до лодки наскочила на подводную скалу, вследствие чего произошла авария и с трюмом всплыла на поверхность.

Товарищам, состоявшим под председательством начальника штаба флота, обвиненных в лодке капитана 1 ранга С. С. Соловьева, обвинили в аварии гидрографов, якобы неправильно сделавших измерение глубины при обследовании глубины подводной скалы. Гидрографы возражали. Не согласны с выводами комиссии в флотский гидрографический отдел М. А. Соловьев. В течение дела, осуществляемого судом, потому же и было установлено, что скалы на глубине 60 м. другие, нежели скалы. Назначили вторую комиссию под председательством заместителя начальника Гидрографического отдела СФ А. Н. Алехина.

Новая комиссия извлекла из архива планшеты промера Оленья съема в 1941-1942 гг. Примерная карта гидрографов Н. В. Соловьевым для анализа глубины, которую он делал, не имела. Из скал, которые были глубже, нежели 60 м. и глубже.

Комиссия проверила правильность определения места лодки по трем пеленгам, взятым перед погружением на глубину 60 м. Штурман лодки, получив три пеленга, считал свое место в середине этого треугольника, но когда комиссия нанесла на карту место лодки по двум углам, полученным как разность отсчетов трех пеленгов, то это место оказалось вне треугольника погружения. Курс, который лодка, проложенный из новой точки определения, вел как раз к подводной скале с глубиной 50 м. С этой скалой и произошло столкновение.

Причина оказалась в том, что командир лодки после выхода из цинкора на 180 градусов же по гироскопу на 180 градусов по линии, не выходя определенного времени для компенсации баллистической девиации гироскопа, появившейся в циркуляции. Это и привело к аварии.

Широкое применение противником магнитных мин потребовало осуществлять размагничивание кораблей. Для этой цели в Кольском заливе была построена контрольно-измерительная магнитная станция. Штаб флота приказал Гидрографическому отделу обеспечить строительство станции в навигационно-гидрографическом отношении. Была сформирована гидрографическая группа под руководством старшего лейтенанта С. П. Мухоморова.

После утверждения Военным советом флота места строительства станции гидрографическая группа выполнила в намеченном районе промер по квадратам и произвела магнитные наблюдения.

Полученные материалы послужили основой для проектирования и строительства контрольно-измерительной магнитной станции.

В процессе строительства станции гидрографы производили приращивание стенов катушек под водой и их установку на определенную глубину относительно теоретического нуля глубины. Работа по приращиванию стенов закреплялась створами на берегу, а в море — вехами.

Контрольно-измерительная магнитная станция была введена в сентябре 1942 г. Она сыграла важную роль при радиоинвентаризации кораблей Северного флота. Командиры и экипажи кораблей дали хорошую оценку ее работе.

В 1943 г. Гидрографический район Баренцева моря оборудовал девиационный полигон для торпедных катеров. Необходимость этих работ была вызвана тем, что уничтожение и определение девиации компасов на катерах производилось в Коласском заливе на Ретинских и Финских створах, которые находились в значительном расстоянии от места базирования катеров. Это отвлекало торпедные катера от готовности к выходу на боевые задания почти на полсуток, так как на переходы и маневрирование на девиационном полигоне затрачивалось до 7-8 часов. Поэтому в районе полигона оборудовали девиационный полигон на бочках непосредственно в месте базирования торпедных катеров. Таким образом удалось значительно сократить время на определение и уничтожение девиации компасов и дал возможность экономить моторесурсы и топливо.

Большой успех в гидрографических работах был достигнут в районе главной базы маневренные гидрографические подразделения.

Так, в мае 1944 г. штаб флота дал Гидрографическому отделу срочное задание по крупномасштабной съемке и промеру в одной из губ, где планировалось строительство базы торпедных катеров.

Для выполнения этого задания была сформирована комплексная гидрографическая партия, в состав которой вошли: старший лейтенант С. П. Маринин (главный гидрограф), инженер-капитан И. И. Кожемякин, старший лейтенант А. Д. Петрусь, лейтенанты В. А. Виноградов, П. П. Голубов, А. М. Сидоров, инженеры Исаков, Корконосова, Ларионов, Прокопьев. В распоряжение начальника партии была прикомандирована рота солдат.

Задание гидрографы выполнили в срок. К зиме 1944 г. инженерные части, используя материалы съемки и промера губы, построили все здания и причалы, необходимые для размещения личного состава и базирования бригады торпедных катеров. В губе был оборудован гидрографами девиационный полигон для определения и уничтожения девиации компасов на торпедных катерах.

Работы по крупномасштабной съемке и промеру гидрографы вели также в губах Ваенга, Кислая, Средняя, Рослякова, Тюва, Пала, Оленья, Варламова и др.

... (начальник) — капитан 1-й ст. П. П. Шестаков, заместитель — капитан 1-й ст. — старший лейтенант П. П. Сидоров и другие.

2 августа 1941 г. на берегу Нарвского залива в составе Морского Флота была создана гидрографическая флотилия (БВФ), в состав которой 2 апреля 1942 г. была включена гидрографическая «служба» флотилии (начальник — инженер-капитан Хрущев В. А. в отпуске), военный помощник — полковой комиссар В. А. Костомаров).

На гидрографическую службу БВФ возлагалась задача навигационного обеспечения действий войск в Белом, Баренцевом (на участке Иоканьга — мыс Желания) и Карском морях.

В первые месяцы войны противник рвался (как было об этом сказано выше) не только к Мурманску, но и к Кандалакши и Лоухи. Кандалакшское и лоухинское направления считались наиболее опасными. Прямую угрозу представляло направление Кировскую железную дорогу, Архангельск, Иоканьгу, Поной.

Когда враг оказался в 50 км от Кандалакши, появилась угроза его выхода на побережье Белого моря, что могло привести к изоляции Кандалакши от Мурманска. Служба гидрографической флотилии срочно готовила контрудар на этих направлениях, для чего наметилась операция по бомбежке Белого моря в районе Кандалакши, Лоухи и Кемь.

Командование приказало Северной гидрографической экспедиции и гидрографическому району Белого моря произвести на участках планируемой высадки наших войск прибрежный промер, гидрографическое траление, топографическую съемку берега и оборудование подходов фарватеров створами светящих знаков и светящими буйами.

Выполнение работ в Кандалакшском заливе было возложено на гидрографическую экспедицию — район — капитан 1-й ст. А. Г. Терешина, на участке Колежмы (район Кемь) — на гидрографическую партию старшего лейтенанта П. А. Великохатко.

27 июля 1941 г. гидрографические суда «Мигалка», «Мороз», «Лопман», «Девнатор» и «Циркуль» прибыли в Кандалакшский залив и приступили к выполнению задания. В воздухе часто появлялись вражеские самолеты. Они бомбили береговые объекты и транспорты.

31 августа фашистский воздушный разведчик обстрелял «Лопман» и «Мигалку», а через 3 ч. после обстрела противник атаковал гидрографическое судно «Мороз», которое в этот момент занималось тралением у острова Березовый.** «Мороз» маневрировал, уклоняясь от бомб, и вел огонь по врагу из четырехствольного крупнокалиберного пулемета.

* В. А. Хрущев, В. А. Костомаров, капитан 1-й ст. П. П. Шестаков, капитан 1-й ст. — старший лейтенант П. П. Сидоров и другие.

На судно было сброшено 16 ФАБ-250. Только благодаря умелому маневрированию судном командиром «Мороза» И. И. Балаганом «Мороз» избежал при этом катастрофы: бомбы взорвались у борта. От взрывов смежные с бортами части судна получили серьезные повреждения. Судно потеряло кормовую оконную раму, вышла из строя турбина машинной группы, порывом было разбито окно в корме из-за чего образовались дыры. В корпусе образовались глубокие дыры.



Гидрографическое судно «Мороз»

Во время бомбежки личный состав «Мороза» героически боролся за живучесть судна. Командир БЧ-5 старший инженер А. Ольховиков, механики Аверкиев и Никонов, машинисты Алысуфьев, Бельский, Бошев и кочегары, несмотря на сильные ожоги, не покинули своих постов. Они смело боролись с огнем, паром и водой, спасая судно.

Фашистам очень хотелось потопить «Мороз», но судно-ветеран, тралившее мины в Финских шхерах еще в первую мировую войну, участвовавшее в знаменитом ледовом походе Гельсингфорс — Кронштадт в 1918 г., судно, 17 лет производившее исследования северных морей в составе Северной гидрографической экспедиции, выстояло.

Вскоре к «Морозу» подошло гидрографическое судно «Мигалка» и оказало ему помощь. Из Архангельска прибыло судно «Мороз» в Соломбалу на судоремонтный завод «Красная Кузница».

«Мороз» поставили на ремонт, который был закончен в декабре 1941 г. Судно опять вступило в строй и в 1942 г. было перебазировано из Архангельска в Мурманск, где находилось до конца войны и принимало активное участие в навигационно-гидрографическом обеспечении боевых действий флота.

Через несколько дней после бомбежки «Мороза» два вражеских самолета-разведчика обстреляли в Кандалакшском гидрографическое судно «Ллоцман», но лейтенант И. М. Горшков умелыми маневрами вывел судно из-под удара.

Несмотря на атаки вражеской авиации, гидрографы продолжали выполнять работы в Кандалакшском заливе. В августе и сентябре ими было обследовано промером, протралено и оборудовано створами светящихся знаков и светящими буями семь фарватеров, ведущих к берегу.

В первых числах августа гидрографическая партия старшего лейтенанта П. А. Великохатко была направлена в поселок Колежма из Мурманска по железной дороге. У станции Боярская поезд, в котором следовали гидрографы, подвергся бомбежке авиацией противника. Было много жертв. Среди убитых оказались старшины партии экспедиции А. М. Лямин и В. Д. Шишкин. Старшина группы А. Г. Фролов и матрос А. А. Налетов получили тяжелые ранения.

Для выполнения промера у Колежмы партия Великохатко мобилизовала рыбацьи лодки местных жителей, привлекла к работам подростков.

Через некоторое время сюда прибыло гидрографическое судно «Циркуль», доставившее геодезистов и топографическую партию инженера В. А. Мамонтова, а также промерные катера экспедиции. Работа закипела.

Однако и здесь враг не давал спокойно выполнять задание. Гидрографические суда и катера неоднократно подвергались обстрелу фашистскими самолетами, в районе работ появились диверсанты. Их обнаружили на Мягострове гидрографы партии Великохатко. Этот остров расположен против устья реки Колежма. Он горист, порос лесом, безлюден. Господствующая высота, гора Крутая, являлась хорошим наблюдательным пунктом.

Для ликвидации вражеского гнезда командование флотилии направило из Архангельска группу матросов во главе с гидрографом старшим лейтенантом Б. К. Нейдером, которая 23 сентября на боте «ГО-7» подошла к Мягострову и в течение трех дней обезвредила диверсантов.

После выполнения задания группа Б. К. Нейдера вошла в партию П. А. Великохатко и приступила к гидрографическим работам.*

При выполнении задания в районе Колежмы не обошлось без потерь в людях. Так, 5 октября 1941 г. в Онежском заливе при неизвестных обстоятельствах погибли геодезист П. М. Дегтяренко и матросы Баданин, А. И. Порядин и Г. И. Сысоев.

Кроме работ в Кандалакшском заливе и в Колежме, геодезическая партия Северной гидрографической экспедиции, руководимая инженером И. В. Осокиным, осуществила геодезическое обеспечение береговой артиллерии и постов СНИС на Соловецких островах. Геодезисты работали до ледостава и поставленной задачей справились.

Задания по геодезической привязке батарей и постов СНИС гидрографами выполнялись в 1941—1942 гг. в районе Архангельска, на островах Мудьюг и Моржовец, на Терском и Конушинском берегах. Здесь лейтенант С. Д. Заборский, воентехник 1 ранга Е. Л. Филиппов, техник В. И. Семенушкин определяли координаты 11 батарей береговой артиллерии и 12 постов СНИС.



Н. Н. Балашихин. 1944 г.

В конце 1941 г. нашими минными заградителями и эсминцами «Стремительный» были поставлены минные поля в Кандалакшском заливе и на подходах к Горлу Белого моря (между Пономем и мысом Конушин).

Навигационно-гидрографическое обеспечение минных постановок осуществлялось гидрографическим судном «Девяторыб». Работу выполняли на гидрографическом судне «Девяторыб» капитан 3 ранга Б. Н. Побат и лейтенант С. Д. Заборский.

На морских путях, ведущих в Архангельск, Молотовск (Северодвинск) и Кандалакшу, а также на подходах с севера к Горлу Белого моря немецкие самолеты ставили с помощью войны магнитоакустические мины.

Таким образом, минная обстановка для беломорцев оказалась сложной с первых же дней войны, поэтому был установлен строгий режим плавания, обеспечившийся манипуляторными средствами и военно-лоцманской службой, должной организацией наблюдения за постановкой мин противником. В связи с этим от Гидрографической службы флотилии потребовалась четкая работа манипулируемых и неманипулируемых радио- и световых маяков, военно-лоцманской службы, а также немедленная организация наблюдения за работой навигационного оборудования. Гидрографическая служба осуществляла наблюдение за постановкой мин и боевого траления фарватеров вдоль Терского берега,

олно, то на этом отрезке фарватера было произведено боево-
гравление. От острова Моржовец до Конушинского берега промер
велся двумя гидрографическими судами продольными галсами
с помощью эхолотов. Определялись по береговым знакам и
цим на якорях. Участки фарватера с глубинами
9 м протраливались гидрографическим тралом (схема 15).

Участок фарватера от мыса Конушин до Капинна Носа про-
ходил в видимости берега, и его обследование большого труда
не составило.

Ограждение фарватера производил гидрографический отряд
Белого моря.

Работа была закончена в 1942 г. Она велась при частых нале-
гах немецких самолетов, атаки которых отбивались зенит-
ным огнем гидрографических и вспомогательных судов, воору-
женных зенитной артиллерией и крупнокалиберными пуле-

При выполнении этого задания отличились гидрографы экспе-
диции: капитаны 3 ранга М. Ф. Хомяков, К. К. Цендровский,
капитан-лейтенанты И. Ф. Гаркуша,
И. Е. Горшков, И. И. Малышев, лейте-
нант В. К. Панов и многие другие.

В первый период войны Северная
гидрографическая экспедиция выпол-
нила еще одно весьма важное задание.
Известно, что до войны топографиче-
ская съемка береговой полосы произ-
водилась шириной всего 3—5 км. Это
полностью отвечало навигационным це-
лям и требованиям, предъявлявшимся

составлению морских карт. Однако
опыт войны внес значительные коррек-
тивы. Батареи береговой обороны, ко-
торые раньше предназначались для
стрельбы только по морским целям,
теперь были перестроены для кругово-
го обстрела, а крупномасштабных карт
на всю глубину обстрела, к сожалению, не оказалось, поэтому
командование Северного флота поставило перед Гидрографиче-
ским отделом задачу произвести топографическую съемку
30-километровой полосы Мурманского берега от Нокуевского
залива до Пулонги, а также Капинского и Конушинского бере-
гов и островов Соловецких, Моржовца, Колгуева. Одновре-
менно с этим было получено приказание Главного штаба
о производстве крупномасштабной съемки города Моло-
товска.

Начальник Гидрографической службы СФ Г. И. Шадрин воз-
ложил выполнение этих работ на Северную гидрографическую
экспедицию.



И. Ф. Гаркуша. 1956 г.

В соответствии с директивными указаниями командования флота, в целях выполнения специальных заданий по гидрографическому району действий, в частности, командирам частей, в распоряжении которых имелись гидрографические районы, выданы в распоряжение гидрографической службы флота необходимые материалы и оборудование.

С полным напряжением сил экспедиция выполнила и эти два важных задания командования. Командиры батарей получили огневые планшеты для стрельбы в сторону моря и суши, а в Гидрографическое управление ВМФ были направлены материалы для составления карт совместных действий. Личный состав экспедиции обработал и сдал в ГУ ВМФ 75 промерных и гидрографических планшетов.

Основным содержанием работы командования Северного гидрографического экспедиции флота было личному составу и в частности гидрографической службе: капитан В. П. Бурмаков, И. Ф. Евдокимов, И. А. Зайцев, А. П. Иванов, В. С. Карпов, А. В. Петров, старшему лейтенанту М. М. Осташину, лейтенантам П. А. Ахметов, И. М. Терешкову, В. К. Панову, инженеру Г. А. Андрееву, В. Н. Бузыкову, И. Н. Зайцеву, Ф. Ф. Котляковскому. Помимо этого работали в экспедиции и офицеры К. К. Цендрелин, чья роль заключалась в камеральной обработке гидрографических материалов, и младшие офицеры гидрографической службы, в частности лейтенант В. М. Малицкий, который в исключительной степени и своим личным опытом обеспечивал работу гидрографической службы, и другие члены группы экспедиции.

На береговом припаяе

Приближалась первая военная зима. Опасность прорыва немцами Карельского фронта на кандалакшском и лоухинском направлениях продолжала существовать. Могла возникнуть необходимость доставки в районы Кандалакши и Лоухи Белым морем войск и техники, выгрузка которых в зимнее время должна была осуществляться по льду Северного моря.

Опыт советско-финляндской войны показал, что переброска войск и техники морем в зимнее время (в особенности в арктических условиях) является делом весьма сложным.

Учитывая это, командование Северного флота решило создать на Белом море ледовую гидрографическую службу. Эту задачу возложили на начальника Северного гидрографического экспедиции.

Ледоводорожная служба была организована 3 ноября 1941 г. в составе Кандалакшского, Кемского, резервного ледоводорожных отрядов и летной группы.

Служба должна была обеспечить подход судов к припаю и организацию выгрузки людей и техники на лед, а также проводку их по льду к пунктам сосредоточения.

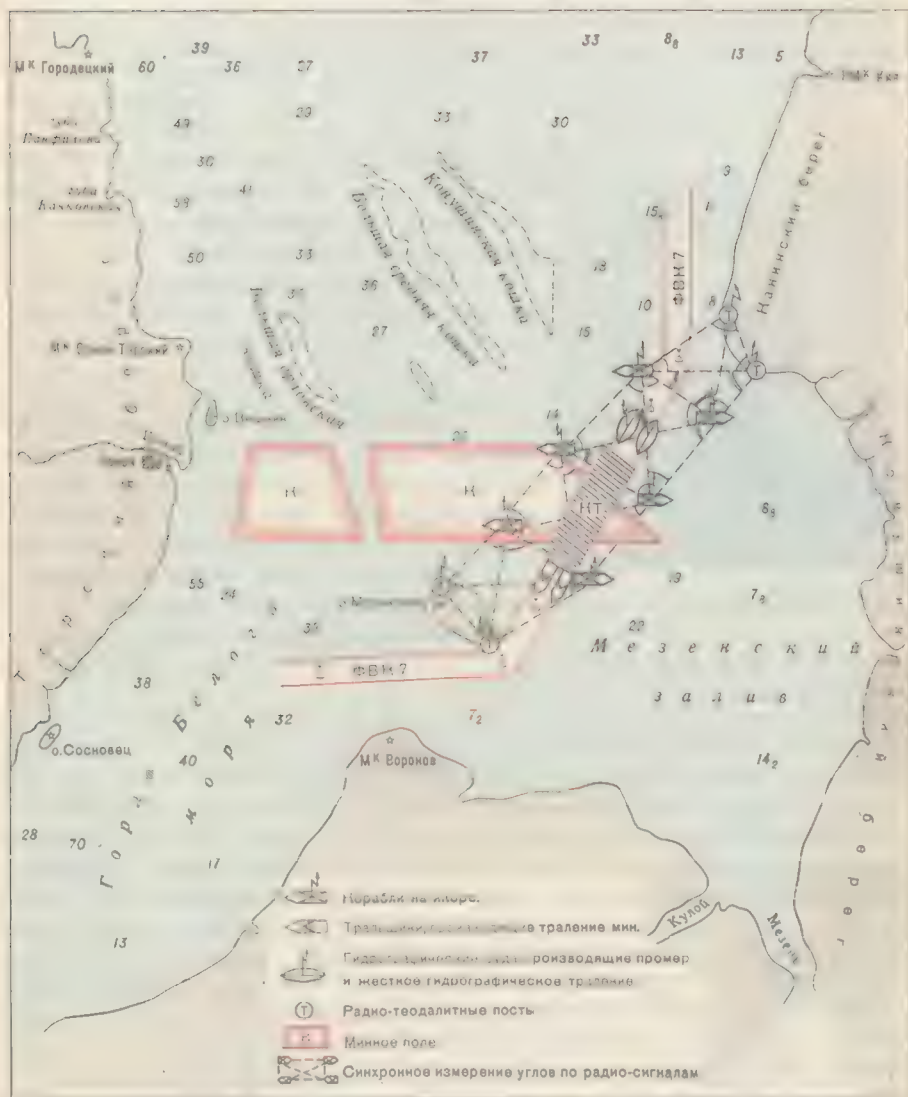


Схема 15. Гидрографические работы на восточном фарватере.

По прибытии в Кемь и Кандалакшу ледоводорожные отряды сразу же приступили к работе. Прокладка дорог на льду и движение по ним производились только в темное время суток. Дороги обвеховывались белыми столбиками, оборудованными для ночного движения ацетиленовыми фонарями железнодорожного типа, свет которых не был виден сверху. Толщина льда, как правило, измерялась через 500 м. Обвехованные в снежном покрове дороги расчищались тракторами. На подходах к берегу, где образовывались трещины, наводились мосты из орев.

Припай простирался на расстояние до 15 и более километров от берега. Мористая его часть шириной до 500 м представляла собой торосистый смерзшийся лед. К нему и подходили транспорты. Эта часть припая обычно была сильно увлажнена и не имела снежного покрова, что не позволяло работать здесь и автомобилям и пешим двигаться на лыжах. Полоса торосистого льда под воздействием талющего льда меняла свои размеры, поэтому наводной дороги на этом участке была самой трудной.

Кемский ледоводорожный отряд размещался в поселке Рабочеостровск. Им были проложены ледовые трассы к островам Малый Ромбак и Ряволуда. Протяженность ледовых трасс при ширине 400 м составила 28 км. Кроме того, отряд подготовил посадочную полосу для самолетов летной группы и проложил 8-километровую ледовую дорогу у Соловецких островов. Все дороги поддерживались в рабочем состоянии.

Обеспечение подхода судов к кромке льда и выгрузки на лед людей и техники осуществлялось следующим образом.

Подходивший к ледяной кромке транспорт встречался самолетом летной группы. Летчик сообщал на транспорт координаты точек подхода к тому участку припая, откуда начиналась ледовая дорога. У борта транспорта, ставшего к припаю, делался настил из деревянных брусьев. Тяжеловесы спускались с борта по настилу двумя тракторами и растаскивались в стороны на расстояния, определяемые по таблицам В. В. Шулейкина. Например, при толщине льда 80 см расстояние между грузами весом до 20 тонн должно было составлять 60 м. Каждый тяжеловес протаскивался по новому пути.

9 января 1942 г. Кемский отряд принимал у припая первое ледокольное судно «ЛД-6». На лед было высажено 600 человек и снято 5 тонн груза. За ночь личный состав и груз были проведены гидрографами в Рабочеостровск.

В январе и феврале Кемский отряд дважды обеспечивал выгрузку людей и техники с ледокольного парохода «Сибиряков».

6 апреля на ледовую дорогу в Кемь высадилось 1300 человек с автомашинами и грузом. За ночь эта войсковая часть также была выведена ледоводорожным отрядом в Рабочеостровск.



Рис. 16. Геологическая карта Краснодарского края (по материалам [1])

Аудиторский анализ — это исследование информации, полученной в результате инвентаризации и наблюдения за деятельностью предприятия, с целью выявления факторов, влияющих на достоверность бухгалтерской отчетности.

Ответственным за ледовую проводку был назначен капитан 3 ранга В. И. Воронин — прославленный полярник, бывший капитан ледокола «Ермак», ледокольных судов «Челюскин»



В. И. Воронин. 1945 г.

«Георгий Седов», «Сибиряков», участник проводки боевых кораблей Северным морским путем в 1936 и 1940 гг. В начале войны он добровольно принял на себя роль военного лоцмана в Гидрографическую службу Беломорской военной флотилии. Вспоминая об этом переходе кораблей, контр-адмирал И. Трухнин пишет: «Незадолго до выхода в море к нам прибыл известный полярник капитан 3 ранга В. Воронин, назначенный ледовым лоцманом ЭОП-18. Встретили его с восторгом. Воронин имел колоссальный опыт плавания во льдах».*

Переход был весьма трудным. Во многих местах лед стремился взять корабли в плен. Но отвага моряков и опыт В. И. Воронина победили стихию. Задание государственной комиссии выполнено. 16 октября 1942 года корабли прибыли в Полярный.

Много и других важных проводок на трассе Северного морского пути выполнили военные лоцманы Гидрографической службы Беломорской военной флотилии. О некоторых таких проводках рассказывается в подразделе «На трассе Северного морского пути».

Форпостом Беломорской военной флотилии являлась Иоканьгская военно-морская база, в состав которой входил Отдельный иоканьгский гидрографический участок. Начальником участка был тогда капитан-лейтенант А. Ф. Волошенко. Штат участка состоял из восьми человек (девиатор, радиодевиатор, специалисты по электронavigационным приборам). В распоряжении участка находился мотобот с командой из семи человек. Начальнику гидроучастка подчинялись в оперативном отношении военно-лоцманский пункт базы, базовая гидрометеостанция и манипуляторные пункты, действовавшие в границах участка.

С северо-запада в Святоносский залив вел створ трех прожекторов, установленных на мысе Святой Нос. Подходный створ пересекался входным Иоканьгским створом светящихся знаков, оборудованным радиомаяком «Сафар».

* И. Трухнин. Сквозь льды Арктики — на линию огня. «Морской сборник». 1972. № 10. с. 74

Здесь часто забрасывались минами с неприятельских самолетов и поэтому находились под непрерывным контролем тральщиков Иоканьгской военно-морской

гидрографического контроля требовали также Гериберка — Городецкий — Поной, Святой Нос Каннинского. Навигационно-гидрографическое обеспечение траления этих фарватеров осуществляли офицеры Отдельного иоканьгского гидрографического участка капитан-лейтенант А. Ф. Волошенко, старший лейтенант Г. П. Михайлов и офицеры С гидрографической экспедиции капитан-лейтенанты В. П. Бурмакин

В. З. Лавришенко.

Ввод кораблей и судов на Иоканьгский рейд производили военные лодчаны старший лейтенант А. П. Хинагин, лейтенанты В. И. Велихов, А. А. Рогоцкий, Д. Д. Чекмасов, М. П. Чернышов. Они же осуществляли проводку конвоев и отдельных судов, следовавших из Иоканьги в Архангельск, Мурманск и обратно.

Самым ответственным моментом в деятельности Отдельного иоканьгского гидрографического участка являлось обеспечение подхода союзных конвоев к Горлу Белого моря. За несколько дней до прибытия конвоя А. Ф. Волошенко проверял готовность средств навигационного оборудования к обеспечению перехода транспортов и кораблей эскорта вдоль Каннинского и Терского берегов.



А. Ф. Волошенко. 1941

При обеспечении проводки конвоев и кораблей хорошо действовал личный состав Беломорского манипуляторного отряда (командир — старший лейтенант В. Т. Михеенко), который принимал все необходимые меры, чтобы вверенная ему техника действовала безотказно.

Однажды осколком бомбы был перебит провод связи на манипуляторном пункте знака Данилов. Молодой коммунист старшина 2-й статьи Самошко, комсомольцы матросы Антонов, Гузаков и Кабанов пошли вброд через пролив, восстанавливая связь. Ни холод, ни порывистый ветер и быстрое течение не могли остановить их. Связь была восстановлена.

На острове Вешняк порывом ветра была оборвана линия связи между манипуляторным пунктом, расположенным на острове, и берегом. Комсомолец старшина 2-й статьи Скакунов быстро сколотил плотик и на нем с проводом в руке начал переправляться через пролив шириной 800 м. В 60 м от берега Скакунова смыло волной, но он, собрав все силы, доплыл и восстановил связь.

работы. Тем временем в проливе начался сильный дрейф льда на восток. Отдельные суда выносило льдом в Карское море. Транспорты «Буря» и «Селенгу» навалило на камни. Ледоколы «Ленин», «Красни», «Микоян» и ледорез «Литке» («СКР-18») успевали освобождать суда из ледового плена, снимать их и представлять в бухте Варнека вдоль кромки припая.

Началом ноября был сделан пробный выход в море флагманский корабль конвоя «СКР-18», на котором находился капитан 1 ранга П. П. Архангельский. Было установлено, что из бухты Варнека конвоем легче пробиваться с дрейфующими льдами в Карское море, а затем идти в Баренцево море проливом Вилькицкого. Это считалось самым безопасным путем в ледовом и менее опасна в минном отношении.

Второй этап был в Архангельске. Группы дружины конвоя вышли 15 и 19 ноября, последняя, в составе эскадренного миноносца «Куйбышев», «СКР-18», ледокола «Красни» и двух транспортов, — 29 ноября. На каждом корабле, ледоколе и транспорте находились военные лоцманы.

От бухты Варнека до Архангельска 2110 км. Из Архангельска до Мурманска 9360 км путь невелик, но наиболее опасен.

В Карских Воротах пурга. Видимость плохая. Транспорты шли по тропе, выработанной в конвое и или самостоятельными. В этих условиях повышалась ответственность военных лоцманов, на которых возлагалась ответственность за оборону при уклонении от атак подводных лодок.

Начальник Архангельского военно-лоцманского пункта 1-й группы конвоя старший офицер, пробирался в одиночку на транспорте «Урицкий» мимо и против устьев. Конвойный командир заметил во мгле транспорты «Кара» и «Красное Знамя». Библиотечка конвоя «Селенга» и «Микоян».

Во главе третьей группы шел «СКР-18» с военным лоцманом О. М. Нефедовым.

Взрывом торпеды бухтево обломился ледокол, лодку противника. Эскадренный миноносец «Куйбышев» и тральщики пошли в атаку, но лодка успела дать торпедный залп по ледоколу «Красни». К счастью, торпеды прошли мимо.

Наступило 5 декабря. Приближалась полярная ночь. Условия плавания становились все тяжелее. Случилось так, что на «СКР-18» появилась течь. Упало давление пара. Напопыхавшись, капитан вышел из ордера и потерял из виду корабль. Конвой «СКР-18» подошел к Городецкому маяку. Отсюда путь на юг разрешался только за тральщиками, но в точке rendezvous их не оказалось, а ждать тральщиков там, где курсируют подводные лодки врага, было опасно.

П. П. Архангельский решил идти в Мурманск, показав тральщикам, под проводкой военного лоцмана Нефедова, который хорошо знал этот участок плавания.

В 1943 г. он командир гидрографического судна «Морской». П. М. Нефедов здесь промер и наблюдения над установкой.

Командир «Аврора» Н. Н. Балакишин — опытный гидрограф — человек, участвовавший в любви к морю и к своей профессии от юности. С гидрографом Балакишиным П. М. Нефедовым исследователем судна «Искра» передал своему командиру и капитану судна «Искра» в Архангельске и в Заполярье. Он был в Архангельске и в Заполярье.



П. М. Нефедов. 1971 г.

П. М. Нефедов.

Награждение командующего флотилией. Выслушав доклад командира Северного отряда кораблей, он поощрил П. М. Нефедова, лично пожал ему руку и приколот к груди медаль «За боевые заслуги».

Награда вручена за отличное знание театра, умение ориентироваться в сложной обстановке и за проводку кораблей в сложных и опасных условиях.

Все суда конвоя благополучно прибыли в Архангельск. Но работа восполнения лодочников не закончилась. Они продолжали производить проводку кораблей и судов в Белом и Баренцевом морях, заниматься перестановкой транспортов у причалов порта Архангельск и в аванпорте дельты Северной Двины.

26 декабря П. М. Нефедов вышел на ледоколе «ЛД-6» навстречу новому конвою.

Борьба в Арктике усиливается

В 1943 и 1944 гг. еще больше обострилась борьба на Северном морском пути. Воспользовавшись тем, что английские руководители тормозили отправку конвоев в Советский Союз, фашистское командование стало направлять на наши внутренние коммуникации значительно больше сил. Противник интенсифици-

На Новозеландский и Карский гидрографические районы возлагалась и другая очередь лоцманская проводка и обеспечение движения по контролируемым фарватерам, для чего при Новозеландском гидрографическом районе был сформирован лоцманский отряд из 12 маневровых пушток.

Средняя зарплата составляла 40-50 рублей. Основная масса населения состояла из 60-80 человек каждая. Рабочий состав был преимущественно из инвалидов Великой Отечественной войны и подростками. Очень сложно было выполнять задания, стоявшие перед партией. Но благодаря наличию в партиях опытных специалистов и активному участию партийной политической работы планы были успешно выполнены.

Гидрографическая и топографическая карты Л. Н. Агафонова и Н. В. Саввина были сняты с острова Колерия и побережья Печенгского залива, включая остров Гидрографический, бухту «Милос» и «Милкава». Материалом в изучении научной ценности и исторической ценности «Печенга».

По словам свидетеля из Архангельска в августе 1945 года гидросамолетом типа «МФ-138» пришлось выследить один немецкий подводный лодник на «стреле». Морские приемы не отличались, причина фашистский разведывательный гидросамолет «МФ-138». Самолет был обнаружен подводной лодкой «МФ-2», которые обстреляли его и установили за ним слежение за ним.

С. К. Немилов рассказывает, что разыскать гидросамолет в условиях плохой видимости и короткого дня было нелегко, но тем не менее «БФ-138» гидрографы вскоре обнаружили.



Фашистский самолет на буксире «Мглы»

При подходе к немецкому гидросамолету командир «Мглы» капитан 3 ранга И. Е. Горшков объявил боевую тревогу. Артиллерийский и пулеметные расчеты заняли свои места у «сорокопятки» и пулеметов ДШК. Приблизились к самолету, но на нем никто не подавал признаков жизни. Подошли вплотную. На самолет сыркнули автоматчики и взяли в плен четырех летчиков. Гидросамолет был отбуксирован к острову Вешняк, где вместе с пленными летчиками передан эскадренному миноносцу «Жгучий» для доставки в Архангельск. После выполнения задания «Мгла» взяла курс к острову Колгуев.

За отлично выполненное задание по пленению фашистского гидросамолета командующий Беломорской военной флотилией объявил экипажу гидрографического судна «Мгла» благодарность.

В отчете начальника Гидрографического отдела Беломорской военной флотилии, ставшем ныне достоянием Центрального военно-морского архива, можно прочесть следующее: «Гидрографами произведено геодезическое обеспечение строительства новых батарей береговой обороны на островах Диксон, Нансен и Таймыр, на полуострове Михайлова и на мысах Стерлегов и Челюскин».*

Будто бы и нет ничего примечательного в этих строках, но в действительности за ними кроется большая работа, полная самоотверженного труда, подчас лишений.

* ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 195, л. 26.

В 1943 г. гидрограф старший лейтенант Л. А. Аксенов был назначен штабом Беломорской военной флотилии в комиссию по выбору мест и строительству новых четырехорудийных 130-мм батарей. Аксенову поручалось произвести геодезическое обеспечение строительства. Комиссия под председательством подполковника Константинова вышла из Архангельска на «Ореховый остров» («СКР-19») в сопровождении двух тральщиков. Не стану излагать ход выполнения всего задания. Аксенов был только лишь на одном эпизоде.

В тихое солнечное июльское утро «Дежнев» и сопровождающие его тральщики стали на якорь перед входом на остров Хансен. Восемь человек из состава комиссии вышли на берег для разведки и после долгого осмотра острова приступили к установке посадки батарей. Аксенов с командой тральщиков отмеченные места элементов батареи отложил на карте.

В разгар работы вдруг увидели, как обеспечивающий корабль снялся с якоря и полным ходом ушел за горизонт. Остатки команды на острове недоумевали. Почему корабль ушел так срочно, не предупредив? Полагали, что возвратятся к вечеру. Не вернулись. Не появились и на следующий день. Вскоре кончились продукты, а на острове — голые камни да кое-где чахлая желтая трава.

Жили в полуразрушенной промысловой избе, на которой разобрали надпись: «Здесь ночевали каюр и инженер Алексеев, занимавшиеся поиском самолета Леваневского». Жгли остатки бензина и каменстры, чтоб привлечь на себя внимание, но это оказалось напрасным. Только на восьмые сутки появился «Дежнев» с одним тральщиком.

Командир «Дежнева» рассказал, что корабль срочно снялся с якоря по сигналу: «Лодки!». Ему было приказано немедленно крыться в шхерах Минина, а тральщикам — следовать для оказания помощи торпедированному не遠далеке от острова Хансен советскому транспорту. Один тральщик погиб.

Два дня откармливали истощенных людей манной кашей и супами. На третьи сутки они приступили к работе.

Л. А. Аксенов имел на район острова Хансен морскую карту масштаба 1:100 000, составленную по материалам гидрографа Н. Н. Алексеева и изданную в 1940 г. Тогда она являлась единственной подробной картой этих мест. Глубины на ней были нанесены редко, но по ним можно было выбрать место подхода судна к берегу. Аксенов произвел в намеченном участке подробный промер и помог командиру «Дежнева» поставить корабль бортом к отвесному скалистому берегу. С корабля проложили на берег настил, по которому на остров сошел трактор и приступил к буксировке орудий и грузов.

На острове Хансен Аксенов опознал один астрономический пункт, координаты которого были известны. Замкнутым теодолитным ходом он связал все вехи, выставленные в местах посадки орудий, командного и наблюдательного пунктов тральщиков, наводки,

Поисками за пропавшим Флотом моря не устали и наши гримасы Северного Морского пути. Соединит наши приключения с провозом на берегах Урал транспортом и кораблям эскорта. Так, летом 1944 г. при проходе каравана речной флот из Копейки в Омск, попутно одиночные суда захватили два траулера. 30 октября 1944 г. в арктических Навигационных Флот горючих, в погоню, гримасы, вразумительные, симпатичный и живые на море. Прогнозы, в порту Дюва, в море, амплитуда, в 20 милях от берега. Изменился 1944. Флотом, в разном, в транспорте. В порту, в разном, в разном. На этот транспорт, в разном, в разном, в разном. В. К. Навигу в разном, в разном, в разном.

Исходя из того, что транспортная команда должна была двигаться в направлении противолодочный корабль, предполагая, что он будет идти в том же направлении и с той же скоростью. С этой целью они выжидали в течение нескольких минут, военный логман Кочерин сообщил К. И. Кучерину, находясь на своем транспорте из состава конвоя, дал ход 14,5 узла и скрылся в шхерах Минина, а оттуда самостоятельно дошел до порта Диксон. Действия Кучерина были правильными.

Новада, указанные выше потери не прошли без наказания. Находившийся в эскorte минер андрей «Мурман», заметив перископ подводной лодки, немедленно сообщил об этом командиром и соросил на атаку. В результате было уничтожено большое количество лодок.

«Мурман» до начала войны был гидрографическим судном, которое прибыло на север в 1937 г. и находилось в распоряжении Гидрографической службы флота. В начале войны «Мурман» переоборудовали. Под командованием капитана 3 ранга В. В. Покмельного корабль участвовал в поставках в Мурманск конвоев, эскортировании конвоев на трассе

морского пути и выполнял другие задания команд

В 1944 г. в Карском море действовало одновременно и фашистских подводных лодок. Им удалось с помощью и акустических торпед потопить транспорт «Марина Раскова», тр орабля эскорта (тральщика), а также гидрографические суда «Академик Шокальский» и «Полярник».

Продолжая ставить в Карском море минные заграждения, подводные лодки противника блокировали в 1944 г. выход судов в порт Дудинка.

Командир Карской военно-морской базы капитан 1 ранга С. В. Киселев приказал командиру гидрографического района капитану 2 ранга В. Д. Ушакову изыскать и оборудовать безопасный фарватер. Это важное и срочное задание было поручено командиру гидрографического судна «Метель» капитану 2 ранга М. Ф. Хомякову и начальнику команды гидрографической партии района Н. Н. Балакишину, в распоряжении которых находился мотобот «Полярник». Гидрографы обследовали пролив Минина, ведущий в порт Дудинка, и обнаружили фарватер, судоподходящий, так как изобиловал опасностями, и поэтому не ограждался средствами навигационного оборудования.

В проливе гидрографы произвели подробный промер и обнаружили извилистый, но глубоководный фарватер. Его протралили жестким тралом и оградили буйами, вехами и свежими знаками. Важное боевое задание было выполнено.

Вместе с Хомяковым и Балакишиным здесь работали капитан-лейтенант В. П. Микалюкки, старший лейтенант Л. А. Аксенов, лейтенанты С. Г. Каретный, Н. Н. Рыбаков, А. Яковлев.

Много других заданий приходилось выполнять гидрографам Карского гидрографического района. Командир гидрографического района одновременно был и командиром конвоя, и военным лодманом, и исследователем; военный лодман совмещал свою деятельность с проведением гидрографических работ, обеспечением боевого траления и стрельб береговой обороны.

Однажды, — рассказывает М. Ф. Хомяков, — на гидрографическое судно «Метель» (это было в сентябре 1944 г.) прибыл командир базы капитан 1 ранга С. В. Киселев. Мы только что пришли с проводки американского транспорта, прибывшего



М. Ф. Хомяков. 1944

и Диксона — туманная роза. Командир базы приказал и... встретить и провести в порт пролив... «Деятельный». Задание вообще-то обычное... район Диксона окутал густой туман.

Отказав швартовы — и вновь — поход. По фарватеру пролива... без происшествий. Сложной для нас задачей... эсминец в сплошной пелене тумана. Включать радио... ни «Метели» нельзя. Долго ходили различ-



Д. Н. Тырков. 1945 г.

ными курсами, но безрезультатно. Решили дать свои позывные прожектором. Помогло. Через некоторое время заметили в тумане проблески. Это ответил эсминец. Сблизились. Опознав друг друга, договорились о порядке проводки. На эсминец перешел Д. Н. Тырков. «Метель» пошла вперед, «Деятельный» — за ней. Это была очень трудная проводка. Военные лоцмана знают, как опасно осуществлять проводку кораблей узким фарватером во время тумана. Но опыт и лоцманское чутье помогли. Корабль благополучно был введен на Внутренний рейд порта Диксон.*

Михаил Федорович Хомяков неоднократно назначался командиром... командиром конвоя. Конвойные операции Хомяков... грамотно и смело. В этом помогали ему... района плавания и уставных положений конвой... И 1944 г. капитан 2 ранга М. Ф. Хомяков со своим... помощником капитаном 3 ранга Д. Н. Тырковым про...

Коммунист М. Ф. Хомяков плавал на северных морях с 1927 г. ... связал он свою судьбу с флотом. В 1922 г. ком... Петроградского капсюльного завода... Хомякова служить в Рабоче-Крестьянский Красный... он был электриком на каплодке «Красная... стал курсантом. В 1927 г. окончил военно-мор... гидрографической специальности и получил... на назначение в... Митрофан... из... моряков-гидрографов. Множество ответ... выполнил он во время Великой Отечественной... командир гидрографического судна «Метель».

Огромный труд вложили гидрографы в навигационно-гидрографическое обеспечение боевых действий флота на трассе Северного морского пути. Фашистские пираты безуспешно пытались

* ЦПА, ф. 11, к. 1, л. 137.

перевозки, для чего использовались специально подготовленные суда, оборудованные станциями. Полярники, участвовавшие в этих перевозках, выполняли также и другие задачи, связанные с обеспечением безопасности морского пути. В этот период были проведены морские рейсы в Арктику.



Схема 17. Навигационно-гидрографическая карта в порт Диксон

За 1941—1945 гг. по Северному морскому пути было перевезено 4 миллиона тонн военных грузов, необходимых фронту.

В этой огромной работе участвовал и большой коллектив советских полярников. Среди них капитаны ледоколов П. А. Пономарев, С. М. Сергеев, Н. П. Хромцов, гидрологи Л. Л. Балакишин, П. А. Гордиенко, М. М. Сомов, гидрографы К. В. Бураковский, Д. М. Мисюченко, Г. С. Михеев, Д. И. Смирнов, М. И. Цыганков, зоолог Г. П. Золотарев, Д. А. Кремер, А. И. Минеев, Е. М. Голубов, Д. В. Морозов, метеоролог Д. П. Золотов, М. Н. Комаров, М. Н. Соловьев, П. С. Котлов, Л. Г. Кручинин и многие другие. Вместе с военными моряками Северного флота они участвовали в рейсах в Арктику, обеспечивая безопасность морского пути.

В РЕШАЮЩЕМ НАСТУПЛЕНИИ

В подготовительный период

Несомненное наступление Советской Вооруженной Силы в 1944 г. в южной Карелии и под Мурманском, а Урицкого и Волгодонск, на Украине и в Молдавии, ликвидировало опасность на западной границе и в Закарпатье. 7-й Украинский Корпус перешел в наступление против пленных 20-й Финляндской армии. Волгаский фронт объединил Карельский фронт и советско-финляндскую границу с Финляндией и в Закарпатье, вступившем в мандалакшский направления. Немец наступали в Северную и Южную Норвегию, по левый фланг 20-й Финляндской армии, упиравшийся в Баренцево море, продолжал упорно обороняться на рубеже реки Западная Лица. Здесь стоял 19-й горный корпус «Норвегия», насчитывавший 50 тысяч человек. Перед частями Северного оборонительного района на границе полуострова Урицкий был назначен

Карели: юный фронт в Северный фронт армией в подполковника поступил в 1942 году. Учился в школе, получил образование и университетские курсы в Карелии. Служил в войсках. Служил в Карелии. Служил в Карелии.

флота должны были прорвать оборону противника на полуострове Средний, ударить в тыл немцев с юго-запада, овладеть дорогой Титовка — Пороваара, соединившей части 14-й армии и, отрезав таким образом путь гитлеровцам к отходу с рубежа реки западная дельта, совместно с частями 14-й армии наступление на Петсамо (схема 18).

[illegible]

... в 1944 г. привлечение внимания противника к высадке демонстративного десанта в Мотов... заливе на участке мыс Пикшуев — остров Могильный.

Большое значение командование флота придавало навигационно-маршрутному обеспечению операции.

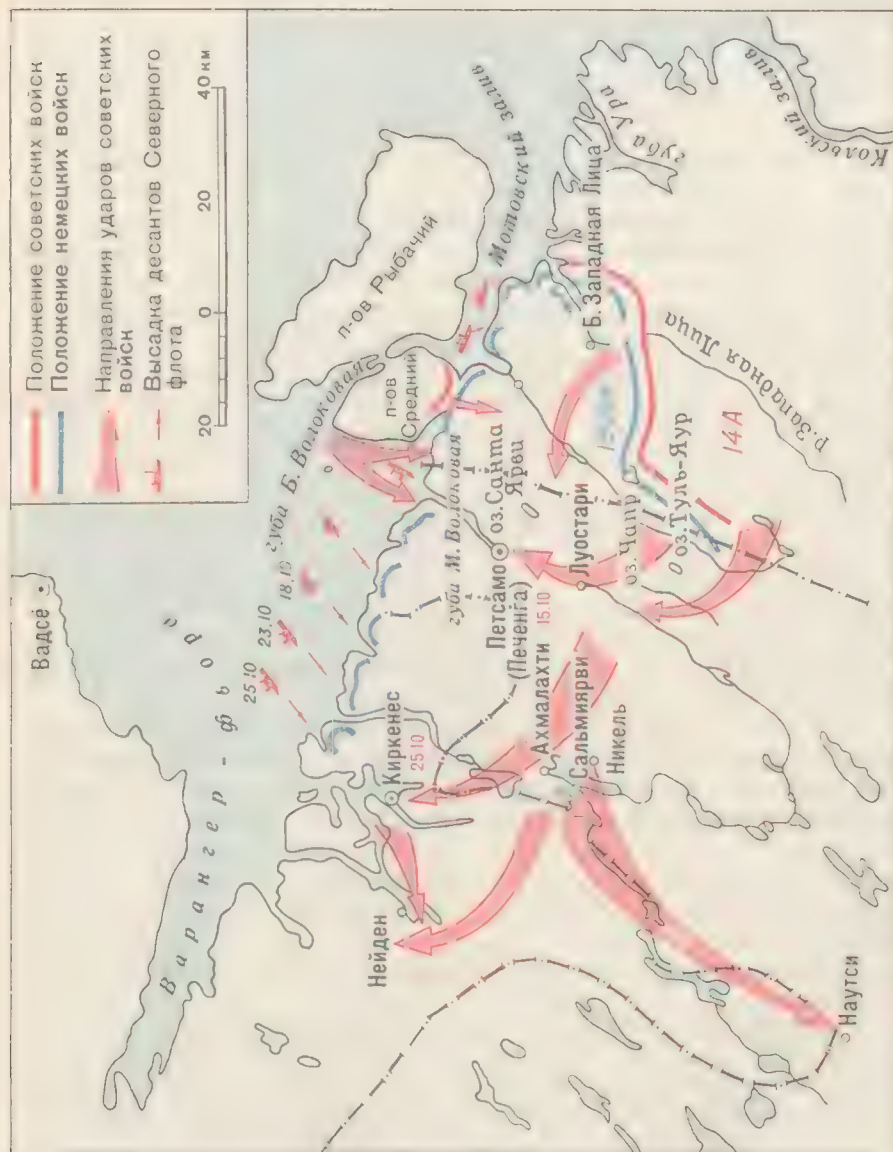


Схема 18. Освобождение Советского Заполярья

и уточнить систему укреплений противника на хребте Муссо-
Горы.

Отдешифрованные аэрофотоснимки послужили хорошим материалом для составления фотопланов, фотосхем, формуляров мест высадки десантов, корректуры морских и топографических карт и также для составления плана корректировки артиллерии на заранее планируемый наступательный переход.

На основе выданных для высадки десанта фотопланов и фотосхем составлялись вертикальные профили, по которым корректировалась артиллерия противника с целью ведения прямой и наведенной стрельбы, что позволило выявить поражаемые им участки пространства берега и преобразовать карту берега.

Материалы аэрофотосъемки и местные географические описания использовались для изучения офицерского состава. Так, на основании фотосхем, привезенных в штаб флота в 1944 г. командиром артиллерии высадки аэрофотопланов, фотосхем, военно-топографических описаний, отдельных стереопар. Успешно собраны материалы для составления стереоскопических карт, на которых были отмечены оборонительные объекты берега, артиллерийские батареи, самолеты и капоныры на территории десанта.

Гидрографы использовали также фашистские трофейные планы и карты укрепления полосы противника в районе высадки десанта на полуострове Средний. Эти чертежи и планы, привезенные в штаб гидрографами А. С. Калинин, М. Федоровым, геодезист И. Д. Морозом, позволили значительно уточнить систему обороны фашистов.

Составленные или откорректированные картографические материалы развозились в нужном количестве и рассылались в соответствующие штабы соединений, на корабли и части, участвующие в операции.

В период подготовки к операции гидрографы выполнили значительную работу по геодезическому обеспечению батарей дальнобойной артиллерии, расположенной на полуострове Рыбачий.

Руководил этими работами начальник маневренной гидрографической партии старший лейтенант А. К. Мирошниченко.

Чтобы обеспечить базирование катеров и самолетов к району высадки десанта, оборудовались временная база в губе Волоховой. Волоховая и находившийся вблизи базы аэродром «Гидрограф» привели в губе подробный промер, установили сигнальные створные огни, оградили буями навигационные знаки.

По данным нашей разведки и по показаниям пленных, было известно, что на территории острова находилась дивизия Печен-
га.

укрепления не выявлялись, видимо, были искусно скрыты в скалах и надежно замаскированы. Командующий флотом решил «вскрыть» противодесантную оборону корабельной разведкой. Выполнение этой задачи возложили на капитана 3 ранга А. И. Шелгунова, в распоряжении которого было выделено звено торпедных катеров.

А. И. Шелгунов так рассказывает об этом, запомнившемся ему, боевом эпизоде:

Ранним мглистым утром катера подошли к укрепленному вражескому берегу на расстояние до 3 миль, повернули на запад и прошли тридцатнузловым ходом вдоль берега около 20 миль. Неприятель молчал. Легли на обратный курс и прошли от берега в полтора миль. Опять молчание. Не отзывались немцы и на наш обстрел берега из корабельных автоматов. Может быть, неверны сведения? Но вдруг осенила мысль: противодесантная оборона немцев основана на высадке десанта. Значит, надо провести инсценировку его высадки. Уходим в море за пределы видимости. Дается команда: «Всем старшинам и матросам, за исключением стоящих на вахте, построиться на баке автоматами и вещевыми мешками». Затем — вновь курс к берегу. Скорость 15 узлов. И немцы не выдержали — открыли огонь. На берегу замелькали вспышки. Каждый пятый снаряд — разрывной. Катера открыли ответный огонь и приступили к сложному маневрированию. Наш же катер взял курс на одну из точек. Минут через 10 курс изменили, следуя указанию компаса. Теперь курс — это пеленг на огневую точку. На этом курсе измеряем секстансами одновременно два угла между навигационными ориентирами и делаем засечки на все другие огневые точки. Затем наш катер выходит на последнюю огневую точку и маневр повторяется. Из новой точки определения опять засекаются все огневые точки. Так было обнаружено и засечено восемь ранее неизвестных огневых точек противника.

В тот же день штурмовики и бомбардировщики ВВС флота внезапным налетом уничтожили выявленные укрепления противодесантной обороны немцев.

Планом операции предусматривалось навигационно-гидрографическое обследование бухты и высадка демонстративного десанта в губе Малая Волоковая и демонстративного десанта в Моточной бухте. Для этой цели в распоряжении командующего пуляторного отряда (командир — старший лейтенант И. В. Нечайко), под его командованием отряда выделены для каждой бухты по 16 человек в каждой с мобильными светотехническими средствами и средствами связи.

Первая группа (командир — старший лейтенант И. В. Нечайко) предназначалась для обеспечения перехода и высадки десанта в губе Малая Волоковая; вторая группа (командир —

тарный мастер г. А. С. Ершова — за отличные заслуги в организации обороны и маневрирования кораблей при обороне Мурманска и Мезельского залива.

В течение ноября 1941 года было по два маневровых рейса, при которых действовали все корабли и торпедные катера в развертывании средств ограждения, обеспечения безопасности и доставки грузов в район высадки десанта.

В наступлении 14-й армии Северного флота действовали десантные группы Мечаева и Еремкина отрабатывали посадку на лесную опушку, выходящую на необорудованный берег в условиях противоположного действия и обеспечение бесперебойного действия артиллерийского сопровождения.

За несколько до начала высадки демонстративного десанта артиллерия построила на южном берегу полуострова Рыбачий две батареи, находящиеся в наиболее благоприятных местах высадки. Постройки кораблей в этот день велась только ночью с соблюдением маскировки.

Одной из задач Северного флота по содействию наступлению 14-й армии Карельского фронта являлось обеспечение переправы войск с восточного берега Кольского залива на тропе, организованная флотом переправа действовала четыре дня. Нарядом с артиллерией действовали истребители, обеспечивая безопасность водку транспортных средств, дополняя артиллерию огнем. В этот период в районе высадки десанта с воздуха действовало успешное прикрытие.

В Петсамо-Киркенесской операции

Петсамо-Киркенесская операция началась утром 7 октября. Материнская группировка 14-й армии Карельского фронта после артиллерийской подготовки перешла в наступление в направлении обороны противника к югу от озера Чапп на протяжении 10 км. В конце октября наступления передовые части 14-й армии, преодолевая брожение и пересеченную сопками, реками и ручьями местность, перехватили дорогу Титовка — Петсамо. Это произошло с группировкой немецко-фашистских войск, действовавшей в районе Угровского озера.

К 9 октября Северный флот был готов к нанесению удара по врагу. Артиллерийские суда и подводные лодки вышли в море для прикрытия десанта на дальних подступах к Петсамо-Киркенесу и полуострову Рыбачий.

Манипуляторные группы старших лейтенантов И. В. Нечаева и А. С. Еремина были переброшены в губу Большая Волоковая и в район бухты Озерко — губа Ейна 6 октября.

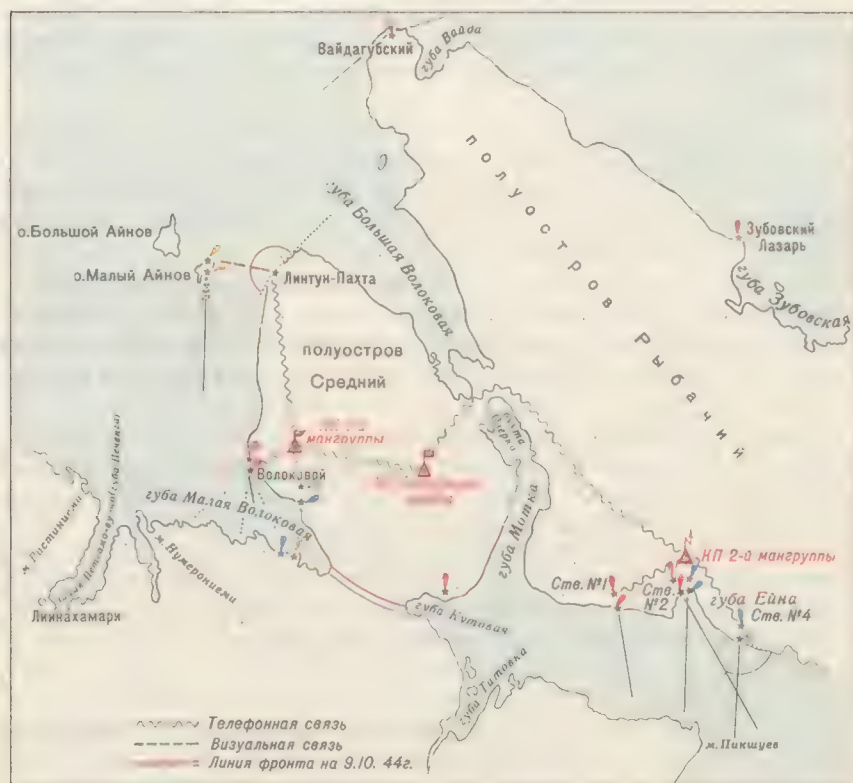


Схема 19. Навигационно-гидрографическое обеспечение высадки десантов в губе Волоковая и Мотовском заливе

К 9 октября манпункты первой и второй групп заняли свои исходные места. Они выставили светотехнические средства в намеченных точках, установили связь, отрыли индивидуальные укрытия, провели маскировку, проверили характеристики огней. О готовности манпунктов к действию Нечаев и Еремин донесли в штаб десантной операции.

Вечером 9 октября к пирсам губы Большая Волоковая подошли большие и малые охотники, торпедные катера, на которые начали посадку десантники 63-й бригады морской пехоты. На торпедные катера первого эшелона был посажен также и личный состав манпунктов, выделенный для высадки с первым броском десанта.

Перед началом десанта Военный совет флота обратил внимание на особенности прихода к началу высадки десанта в Мотовское Губовское полуострове по состоянию местности, рельефу, глубинам, а также на возможность из других пунктов донести сигнал. По плану.

В то время как в губе Большая Волоковая заканчивалась высадка на корабли 63-й бригады морской пехоты, в Мотовском Губовском полуострове началась высадка демонстративного десанта, обеспечивавшегося манипуляторными пунктами с южного берега полуострова. Разведчик Дюков двумя створами был выдвинут между мысами Пиколом и островом Мотозинский.

Средний десант в губе Мотовское обстрелом вынудил противника покинуть берег, причем десантные суда «Грозный» и «Битва» в губе Мотовское выдвинулись к полуострову.

После того, как демонстративный десант выполнил свою задачу, он был принят обратно на катер.

Во время высадки демонстративного десанта особе эффективен был обстрел опорных пунктов противника эскадрией минометов «Громкий» и «Гремящий». Стрельба этих минометов велась на ходу при навигационно-гидрографическом обеспечении, заключавшемся в следующем. В середине Мотовского Губовского полуострова в точке пересечения двух створов светящихся знаков, была рассчитана исходная точка стрельбы, относительно которой вычислены дистанции и направления на опорные пункты противника. За точку наводки был принят светящийся знак на полуострове Мотозинский. Стреляющие эсминцы ложились на один из створов с заранее установленными на ЦАСе (центральный автомат стрельбы) прицелом и целиком, соответствующими рассчитанным дистанции и направлению на цель из исходной точки стрельбы. В точке пересечения створов включался ЦАС и открывалась стрельба. Через определенные промежутки времени эсминцы проходили исходную точку стрельбы для того, чтобы избежать накопившуюся ошибку в ЦАСе.

Демонстративные действия этого десанта отвлекли внимание противника от перешейка полуострова Средний и облегчили высадку основного десанта в губу Малая Волоковая.

Около 22 ч. командующий флотом, находившийся со своим походным штабом на выносном пункте управления операцией (наблюдательный пункт командующего Северным оборонительным районом на полуострове Средний), дал сигнал о начале движения основного десанта в губу Малая Волоковая.

Десант вышел из губы Большая Волоковая тремя отрядами, один за другим, прижимаясь для маскировки к берегу полуострова Средний. Четко работали манипуляторные пункты. По мере продвижения десанта включались соответствующие огни. Команды на включение подавались с выносного пункта управ-

...ния операций флагманским штурманом походного штаба
...дующего СФ капитаном 3 ранга А. И. Шелгуновым.



И. В. Нечаев. 1944 г.

Переход десантных отрядов морем долгое время оставался незамеченным врагом. Бдительность фашистов оказалась не на высоте, и это имело свое объяснение. Дело в том, что в течение двух недель до начала операции из губы Большая Волоковая каждую ночь выходила группа катеров МО и производила маневрирование в районе залива Петсамо-вуоно — река Ворьема. В первые дни фашисты нервничали: освещали фьорд ракетами, открывали артиллерийский огонь, но постепенно привыкли к таким действиям катеров, видимо, считая их очередным дозором Северного флота.

Враг спохватился лишь тогда, когда десант вошел в губу Малая Волоковая и торпедные катера первого броска устремились к месту высадки. За ними под командованием гвардии капитана 3 ранга С. Д. Зюзина следовали основные силы первого отряда десанта.

Немцы открыли ураганный огонь. Но катера уже были вблизи берега, где этот огонь был малоэффективным. Снаряды или рвались на вершинах крутых гранитных скал, или падали далеко в море.

С первым броском десанта на берег высадились матросы и старшины манипуляторных пунктов. Они установили огни, ограждавшие участок высадки. Другими огнями показали места подхода к берегу последующих эшелонов десанта.

В 23 ч. 25 мин. основные силы первого отряда десанта начали высадку под прикрытием огня береговой артиллерии полуострова Средний и дымовых завес, поставленных торпедными катерами.

Одновременно с первым отрядом десанта на берег, несколько западнее, высадился с трех торпедных катеров объединенный разведывательный отряд капитана И. П. Барченко — старшего лейтенанта В. Н. Леонова и тотчас ушел на выполнение задания по захвату вражеской 150-мм батареи на мысе Крестовый. Отряд успешно справился с поставленной задачей: 13 октября гарнизон батареи капитулировал.

За первым отрядом последовала высадка с десяти кораблей БО основных сил десанта. К часу ночи 10 октября вся 63-я бригада морской пехоты была высажена и, преодолевая крутые склоны хребта Муста-Тунтури и сопротивление противника, с боями про-

вигалась в юго-восточном направлении, в тыл и во фланг вра-
еской обороны.

К 3 ч. ночи 10 октября подготовка 12-й гвардейской бригады морской пехоты к штурму позиций противника на перешейке полуострова Средний была закончена. С 3 ч. 30 мин. до 5 ч. утра артиллерия 114-й дивизии 104-го пушечно-артиллерийского полка и 8-й эскадренных миноносца провели артподготовку, выпустив 17 000 снарядов, после чего 12-я гвардейская бригада морской пехоты атаковала укрепленные позиции гитлеровцев, отбросив их и к 12 ч. вышла на южные склоны хребта Муста-Тунтури у озера Тие-Ярви, где и соединилась с частями 63-й бригады морской пехоты.

Героически сражались морские пехотинцы. Они не давали помниться фашистам, выбивая их из укреплений, а там, где это не удавалось, на помощь приходила морская авиация, которая наносила внезапные бомбово-штурмовые удары по укреплениям и живым силам противника.

Западнолижская группировка врага, оказавшись под угрозой полного окружения, с утра начала отход с рубежей реки Западная Лица к полуострову Средний. К ночи 10 октября немцы оставили свои позиции и на перешейке полуострова Средний.

Навигационно-гидрографическое обеспечение перехода морем и высадки десанта на необорудованный берег противника по оценке командования было выполнено безупречно. При этом были использованы данные гидрографических карт, а также данные о состоянии погоды, полученные с метеостанций. В результате действия гидрографов, метеорологов и других специалистов десантные корабли, минные тральеры, транспорты, буксиры развернули и включили навигационные ориентиры, указывавшие безопасные места подхода основных сил десанта, и обеспечили бесперебойное течение операции.

Также мужественно и умело выполняли свой воинский долг матросы и старшины других манипуляторных пунктов. В губе Малая Волоковая осколками разорвавшегося вблизи снаряда был поврежден фонарь «Ф-140» и порвана телефонная линия. Матросы и старшины оперативно обнаружили повреждение, приняли меры к его устранению и восстановили связь, что выход из строя огня и связи не был замечен ни на десантных кораблях, ни на выносном пункте управления операцией.

За смелые и решительные действия и проявленное мужество матросы, старшины и офицеры манипуляторного отряда были удостоены правительственных наград.

Наступательная операция развивалась успешно. На главном направлении войска 14-й армии овладели населенным пунктом Луостари, а на приморском направлении совместно с частями

Государственного флота Удмуртской Республики. В 1941 году в составе 14-й армии участвовал в освобождении Петсамо. За мужество и героизм в боях награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

В 1945 году в составе 14-й армии участвовал в освобождении Петсамо. За мужество и героизм в боях награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

14-й армии и участвовал в этом городе. За мужество и героизм в боях награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.

И вот около 21 ч. 12 октября в море из губы Большая Воло...
Через семь минут вышла вторая группа торпедных катеров под командованием капитана 2 ранга С. Г. Коршуновича, а еще через семь минут — третья группа под командованием гвардии капитана 3 ранга С. Д. Зюзина.

На головных катерах десанта в качестве военных лоцманов находились офицеры-гидрографы А. Б. Левин, И. А. Коваленко и М. П. Сучков, хорошо знавшие залив Петсамо-вуоно и порт Линнахамари. Переход десанта морем обеспечивала маневренная группа старшего лейтенанта И. В. Нечаева.

Поселок и порт Линнахамари находятся в глубине длинного и узкого залива Петсамо-вуоно. Вход в залив охранялся четырьмя 150—210-мм береговыми батареями. На обоих берегах залива располагались двадцать 88-мм батарей противовоздушной и противокорабельной артиллерии. Входы в залив, ведущие к порту, преграждались проволочными заграждениями и фугасами. В самом Линнахамари — железобетонные доты, бронированные колпаки, проволочные заграждения.

Группа торпедных катеров А. О. Шабалина успешно форсировала огневую завесу и стремительно вошла в залив Петсамо-вуоно. Обогнув мыс Девкин, катера под ураганным огнем противника подошли один к нефтяному причалу, другой к причалу № 4 и выдвинули первый бросок десанта. Вскоре прорвались к причалам катера С. Г. Коршуновича и А. О. Шабалина, высадив десант. Вскоре десант был вынужден отступить.

Успеху прорыва во многом способствовали военные лоцманы, которые, несмотря на темное время суток и противодействие противника, сумели хорошо обеспечить проводку катеров с десантом в залив Петсамо-вуоно и порт Линнахамари.

13 октября порт и поселок Линнахамари были очищены от гитлеровцев, а 15 октября войска 14-й армии при содействии частей флота штурмом овладели городом Петсамо, которому

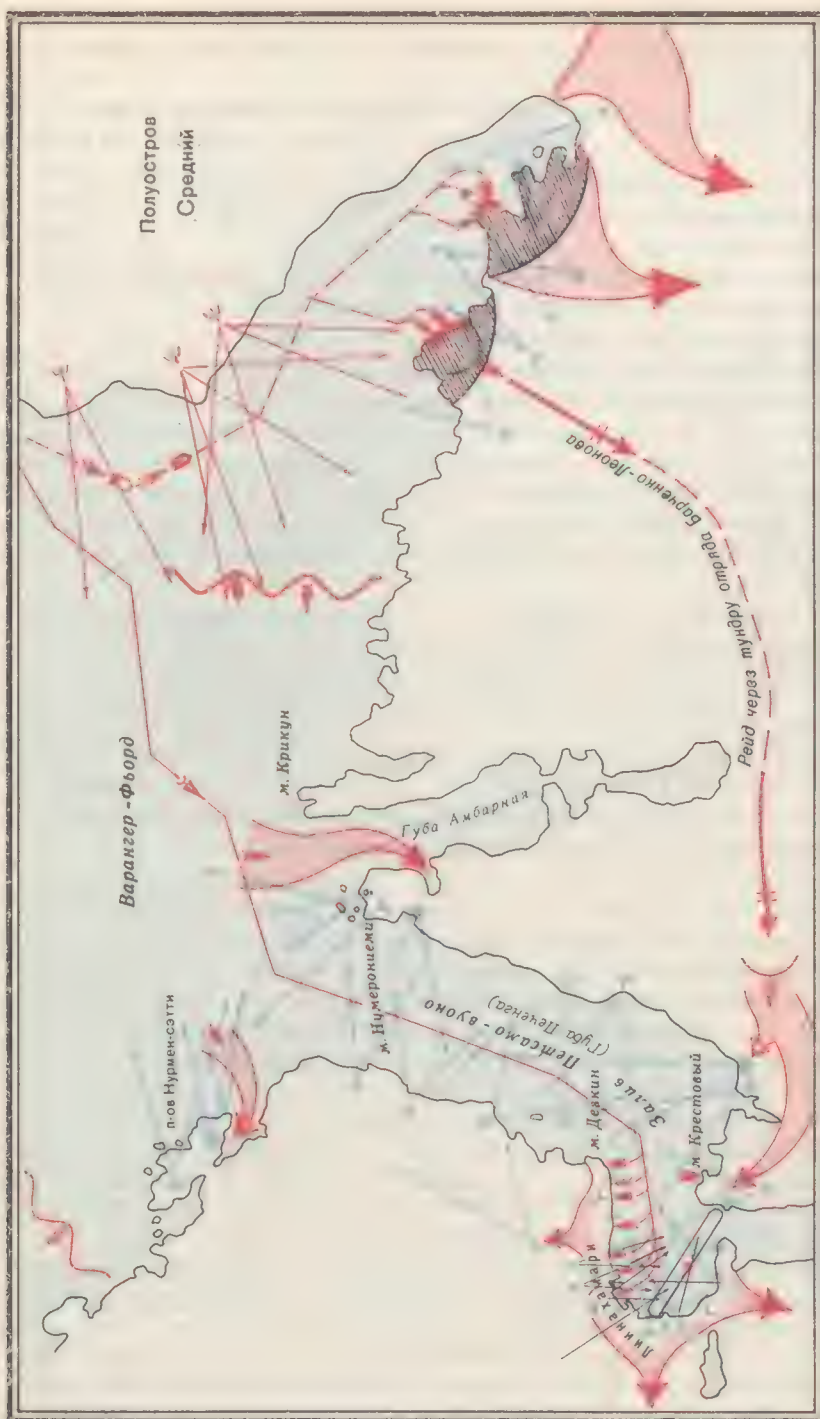


Схема 20. Высадка морских десантов в губе Малая Волоковая и порту Липнахамари

В ночь с 14 на 15 октября в порт Линнахамари под проводкой финских минозвонков пришли сторожевые корабли «Ураган», «Самурай» и гидрографическое судно «Масштаб». На них прибыл состав Печенгской военно-морской базы и личный состав Отдельного гидрографического участка. В состав участка входили: старшая и гидрографическая части, часть навигационного оборудования, маневренная гидрографическая партия, манипуляторный отряд и военно-лоцманский пункт.

На другой день после прибытия в штабе Печенгской военно-морской базы состоялось совещание начальника штаба капитана 1 ранга Суетина с флагманским штурманом базы капитаном 2 ранга С. К. Литвиновым, начальником гидрографического участка старшим лейтенантом И. А. Проданом, а также представителем Гидрографического отдела СФ капитаном 2 ранга А. Н. Алексеевым, которые составили план первоочередных работ по навигационно-гидрографическому обеспечению боевых действий базы.

В первую очередь предстояло обеспечить безопасное плавание в районе базы. С этой целью под руководством части навигационного оборудования гидрографического участка лейтенанта Ю. О. Якубовского-Липского строились и восстанавливались огни плавания в губе Печенга и ее окрестностях. Из-за туманности плавания в плохую видимость в северной части губы Печенга было начато строительство створного радиомаяка «Сафар». Руководил этими работами инженер-майор А. Г. Светлов, прибывший на север в 1944 г. с Каспийского моря.

Навигационное ограждение еще строилось, а военные лоцмана участка уже вводили в порт транспорты с войсками и техникой 14-й армии и сухопутных частей флота. Командир маневренной гидрографической партии старший лейтенант А. К. Мирошников с офицерами А. С. Ереминым и Н. Е. Смирновым приступил к обеспечению боевого траления на подходах к губе Печенга. Плавание по протраленным фарватерам обеспечивали восемь манипуляторных пунктов манипуляторного отряда старшего лейтенанта Н. Н. Ежова. Начальник гидрографической части участка старший лейтенант А. М. Ломоносов с подчиненным составом приступил к рекогносцировке и восстановлению на побережье триангуляционной сети и производил геодезическую привязку артиллерийских бригад морской пехоты.

Не мало дел было и у начальника штурманской части старшего лейтенанта М. В. Барского. Гавань Линнахамари заполнилась морскими судами. Барскому пришлось заняться ремонтом гидрокомпаса, радиопеленгатора, лага, эхолота: ведь корабли были повреждены в море и требовался их ремонт. Много было работ по определению и уничтожению магнитной

и равнодушными. Вместе со своим подчиненным П. А. Жуковским М. В. Барский еще успевал обслуживать корабли.

Освобождая Печенгу, войска 14-й армии принаказывали наступление на Киркенес.

Для прикрытия правого фланга армии Северный флот продолжал высаживать десанты на побережье залива Варангер-фьорд.

25 октября войска 14-й армии при содействии Северного флота освободили от гитлеровцев город Киркенес.

Высадка всех десантов на участке Печенга — Киркенес проводилась при навигационно-гидрографическом обеспечении гидрографов Отдельного печенгского гидрографического участка.

Было ценно то, что все места высадки морских десантов, предложенные и описанные группой Пахомова после тщательного изучения аэрофотоснимков и других навигационных материалов, были полностью использованы флотом как в Мотовском заливе, так и в губе Малая Волоковая, у входных мысов губы Печенга на побережье от Печенги до Киркенеса, а также в порту Линнахамари.

Сразу же после взятия Киркенеса сюда прибыл с группой офицеров начальник Гидрографической службы СФ Г. И. Шадрин, который установил связь с норвежскими гидрографами и приступил к восстановлению маяков, огней, знаков и к обеспечению боевого действия войска 14-й армии в Киркенесе.

Едва успели тральщики закончить траление фарватеров, как в порт Киркенес под проводкой гидрографов вошли первые советские и норвежские суда.

С 7 по 25 октября Северный флот перевез морем для 14-й армии большое количество людей и грузов. За это же время было выполнено много перевозок и для обеспечения боевых действий самого флота. Все перевозки морем обеспечивались военными лоцманами Гидрографической службы СФ.

Например, военный лоцман И. А. Коваленко с 9 по 14 октября провел из Кольского залива в губу Большая Волоковая семь судов с горючим для оперативного аэродрома на полуострове Рыбачий. Он же с 15 по 19 октября обеспечил переброску на ботах из губы Большая Волоковая в Линнахамари зенитный артиллерийский полк.

Военный лоцман А. А. Кузнецов с 13 по 17 октября провел из губы Тюва в Линнахамари два транспорта с войсками и боевой техникой. В пути транспорты неоднократно атаковались неприятельскими самолетами, но Кузнецов, умело маневрируя, вывел их из-под удара.

[illegible]

Journal of Management Education 34(10) 1103-1116

За последние столетия в русском языке появилось много новых слов, связанных с развитием науки, техники, культуры, общества. Многие из них имеют иностранное происхождение, но со временем они стали частью русского языка и используются свободно. Например, слова "компьютер", "интернет", "экология", "демократия" и другие. Это свидетельствует о том, что русский язык способен адаптироваться к новым реалиям и обогащаться новыми словами.

Средняя продолжительность службы — 20 лет. В состав экипажа входят: командир — старший лейтенант В. В. Печенин, его помощники — старший лейтенант А. С. Циркин, капитан-лейтенант А. В. Лещу, старший лейтенант А. М. Коваленко, А. А. Гринин, М. П. Сухом, «турбины» — Н. Е. Велес, Н. В. Волочинский, В. А. Шадрич и др.

На траленин

[illegible]

Поэтому, чтобы иметь представление о гидрографическом обеспечении траления на Северном флоте, достаточно сказать, как оно выполнялось гидрографами Отдельного печенгского гидрографического участка.



Г. В. Руднев и К. М. Ломоносов

Для навигационно-гидрографического обеспечения траления мин в Варангер-фьорде и в прибрежных водах полуострова Рыбачий из состава гидрографического участка были сформированы две группы траления. Одну группу возглавил старший лейтенант А. К. Мирошниченко, другую — старший лейтенант Ф. А. Ковалев.

Тогда еще не было радионавигационных систем, позволяющих кораблю с большой точностью определять свое место в море независимо от видимости и удаления от берега. Приходилось и в условиях полярной ночи и в условиях полярного дня определяться только визуальными способами. Для этого исполнялись известные к тому времени методы, чтобы не снижая точности определения, увеличить дальность обеспечения. В основном гидрографы пользовались для определения места методом прямой одновременной съемки трильщика с двух-трех береговых теодолитных постов, снабженных радиостанциями УКВ. Для увеличения дальности видимости тралящего корабля теодолиты устанавливались на самых высоких береговых утесах, а трильщик включал на все время траления прожектор.

Точки для теодолитных постов заранее выбирались и определялись строительско-геодезической группой под руководством начальника гидрографической части гидроучастка старшего лейтенанта А. М. Ломоносова.

Офицеры теодолитных постов А. С. Еремин и Н. Е. Смирнов с приданными им старшинами и матросами манипуляторного отряда устанавливали теодолиты на подготовленные точки и приступали к засечкам тралящих кораблей. Делалось это так, чтобы при наведении своего теодолита на соседний, отстоящий на расстоянии многих километров, отчет по теодолиту был равен 0°. Тогда отчет на тралящий корабль равнялся углу между направлениями на теодолитный пост и тральщик. Одновременно измеренные углы с двух-трех теодолитных постов давали на определенный момент времени надежное место корабля в море.

Значения этих углов передавались по радио на тралящие корабли, где их прокладывали на изготовленных гидрографами специальных тральных планшетах и находили свое место в пересечении двух-трех линии положения.

Эта несложная работа требовала выдержки и физической выносливости. Часто наблюдение за тралями либо заволакивалось тяжелыми тучами, налетали снежные бураны. Приходилось временно прекращать наблюдение и тра-
лящие корабли.

Но проносились тучи, улучшалась видимость. На горизонте появлялся луч прожектора. Это тральщик. Радиостанция теодолитного поста включала свою радиостанцию. Гидрограф надевал наушники и принимал сигнал с тралящего корабля. Давалась по радио команда «товсь». Наблюдатель наводил трубу теодолита на луч прожектора и удерживал его на подсвеченном кресте нитей микрометренным винтом до команды «полю». С лимба снимался отчет измеренного угла и записывался в журнал, потом с теодолитных постов по очереди передавались на тральщик измеренные углы. Через 5 мин. опять измерения, и так часами, сутками.

На головном тральщике — гидрограф Александр Кузьмич Мирошниченко. Он склонился над штурманским столом, на котором лежал тральный планшет с разноцветными сетками лучей, оцифрованными в градусах. Над столом репродуктор. Из него раздавалось: пост № 1—22—05—15—55—39—17 (в 22 ч. 5 мин. и 15 сек. измерен угол 55 град., 39 мин., 17 сек.); пост № 2...

Пересечение лучей, проведенных на планшете под этими углами, давало точку — место тральщика — с большой точностью. Несколько точек соединялись прямой — получался тральный галс.

— Обычно наши гидрографы работали настолько тщательно, — вспоминает Н. Е. Смирнов, — что на тральных планшетах все три линии положения пересекались в одной точке и не образовывали треугольников погрешностей.

Тральщики заканчивали работу. По радио давался отбой. Гидрографы сворачивали теодолитные посты и по гранитным склонам спускались вниз, где их поджидало гидрографическое судно, на котором группа перебрасывалась в другое место.

Командир гидрографического судна «Масштаб» старший лейтенант В. И. Соколов, обеспечивавший боевое траление, так рассказывает об этом:

В Варангер-фьорде, где работали тральщики, очищая от мин пути к губе Печенга, то и дело раздавались взрывы, над морем подымались водяные столбы: тральщики расстреливали из пушек подсеченные, всплывшие мины. Но большая часть затреленных мин отбуксировывалась на отмели и уничтожалась гам. В самое напряженное время траления для этой буксировки привлекался и наш «Масштаб».



Фотограмметристы аэрофотосъемочного отряда. Слева направо: И. И. Иванов, Н. Ф. Губанов, К. В. Ракитянский, Н. А. Москвитин. 1944 г

Минеры и гидрографы форсировали траление, но дело продвигалось медленно. До конца 1944 г. была протралена лишь небольшая часть опасного от мин района. Уничтожено несколько сотен мин. А сколько их еще в Варангер-фьорде?

Впервые на Северном флоте применили метод определения минных банок по аэрофотоснимкам. Командир фотограмметрического отряда капитан 3 ранга Н. И. Пахомов произвел залеты и фотографирование одного из опасных от мин участков залива, произвел дешифрирование снимков. Даже в условиях Заполярья этот метод дал положительные результаты: было обнаружено по аэрофотоснимкам 34 мины.

До конца войны тралящие соединения при обеспечении гидрографов выполнили значительный объем по тралению мин. Продолжалась эта трудоемкая работа и в послевоенное время.

Без нормального сна и отдыха, днем и ночью трудились гидрографы вместе с личным составом тралящих соединений, очищая голубые дороги северных морей.

За успешное выполнение поставленных задач в Великой Отечественной войне и обеспечение траления мин и подводных минных полей гидрографы-североморцы были удостоены многих правительственных наград.

Заслуживая повествование о боевых делах гидрографов Северного флота в годы Великой Отечественной войны, можно с уверенностью сказать, что гидрографическая подготовка Северного флота к войне в предшествовавшие мирные годы, а также успешные действия гидрографических подразделений СФ в годы войны в необходимой мере обеспечили Северному флоту выполнение поставленных перед ним задач.

Наиболее характерными видами навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий флота на Северном театре в 1941—1945 гг. являлось обеспечение проводки конвоев и выполнение аэрофотограмметрических работ.

Обеспечение конвоев в сложных условиях Заполярья при воздействии авиации и кораблей противника потребовало от Северного флота огромных усилий. При проводке конвоев с наиболее ценными грузами флот осуществлял специальные конвойные операции, в которых участвовали значительные силы надводных кораблей и авиации.

Все это требовало хорошего навигационно-гидрографического обеспечения: развития на побережьях северных морей необходимого количества радиотехнических и визуальных средств навигационного оборудования, четких действий военно-лоцманской и манипуляторной служб, снабжения кораблей и судов навигационными картами и руководствами для плавания. Со всеми этими задачами Гидрографическая служба СФ справилась успешно. За годы войны гидрографы обеспечили проводку 1471 внутреннего конвоя, встретили 40 и провели обратно 36 союзных конвоев. Всего было обеспечено проведение 5415 транспортов и 2003 кораблей эскорта.*

Наиболее широко по сравнению с другими нашими флотами применялось аэрофотограмметрическое обеспечение боевых действий СФ.

Созданный в начале войны при Гидроотделе аэрофотограмметрический отряд выполнял обработку аэрофотоснимков, производил дешифрирование и определение координат оборонительных объектов на побережье, занятом противником, составлял планы на места базирования вражеских кораблей, монтировал и размножал фотосхемы, составлял военно-географические описания.

Только при подготовке к Петсамо-Киркенесской наступательной операции отрядом было отдешифрировано 1500 военных объектов противника, определены координаты 500 объектов,

«...иногда 15 делами, 100 делами и 15...»

«...иногда 15 делами, 100 делами и 15...»

«...иногда 15 делами, 100 делами и 15...»





Г. Ф. КУЗЬМИН
Капитан 1 ранга-инженер запаса

НА ПИНЕ И ВОЛГЕ



ходе Великой Отечественной войны Гидрографическая служба Военно-Морского Флота уделяла большое внимание вопросам навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий речных военных флотилий. Гидрографы занимались изучением судоходных участков русел рек, ограждали запасные фарватеры, производили обеспечение траления мин и артиллерийских стрельб, осуществляли лоцманскую проводку караванов, судов и кораблей.

Из-за непостоянства течений, изменчивости на реках фарватеров, наличия мелководий, стесненности маневрирования навигационно-гидрографическое обеспечение имело свою специфику и требовало от гидрографов особых навыков и приемов работы.

В Великую Отечественную войну я принимал непосредственное участие в навигационно-гидрографическом обеспечении боевых действий Пинской и Волжской военных флотилий, и мне хочется на страницах этого сборника рассказать читателям о боевых делах гидрографов на Пине и Волге в Великую Отечественную войну.

Григорий Федорович Кузьмин во время Великой Отечественной войны служил на Пинской и Волжской военных флотилиях. На Волге он был начальником Сталинградского гидрографического района.

Весной 1941 г. я после окончания военной школы вместе с группой товарищей в Гидрографию Пинск. В командой капитана. Мне было поручено участие в съемке в то время реки «Мальвина», а затем в съемке Гидрографического института Гидрографическое и гидрографическое. Эксплуатация, это тоже было очень важно, но по духу. Однако, конечно, тогда, а затем, потому что работа в гидрографическом институте была очень интересна и разнообразна.

Потом, следуя старшим, принимал участие в работе, а затем стал членом гидрографической партии, которая в конце мая 1941 г. приступила к подготовке к съемке и промеру реки Западный Буг. Река эта пограничная, оценивалась как вероятное направление действий флотилии. Никаких карт или сведений о гидрографических условиях этой реки у нас не было.

Финская Германия, оккупировавшая Польшу, долгое время не давала согласия на производство работ. Наконец весной 1941 г. из Германии поступило сообщение из Москвы о благоприятном завершении переговоров.

Незадолго до выхода партии на полевые работы к нам пришел представитель Гидрографического управления ВМФ, бывший специалист по работам на реках П. А. Шейкин. Совместная работа с Павлом Андреевичем помогла ликвидировать недостатки технического проекта, а его рекомендации по особенностям гидрографических работ на реках явились прекрасным дополнением к академическому курсу.

К началу июня в основном все было готово к выходу на работы. В партии имелось около десяти вольнонаемных специалистов (геодезисты, нивелировщики, топографы и промерщики), остальные — прикомандированные старшины и матросы. Всего около 80 человек.

11 июня партия прибыла в Брест и обосновалась у окраины города, на обоих берегах реки Муховец, в нескольких километрах от ее впадения в Западный Буг. Поблизости находились Брестская крепость и коммутатор речной связи.

Местные власти и старшие пограничные власти были готовы оказать нам всю необходимую помощь, без чего успешная работа стала бы невозможной. Мне приходилось обращаться к пограничникам ежедневно, так как работы мы начали вести вдоль левого берега Западного Буга — непосредственно в погранполосе. Производили нивелировку, прокладывали теодолитные ходы, устанавливали точки для постройки постоянных геодезических знаков, целью сгущения сети триангуляции, устанавливали футштоки и вели наблюдения за колебаниями уровня воды, выполняли топографическую съемку прибрежной полосы.

С первых дней пребывания в Бресте мы стали очевидцами все учащавшихся нарушений советской границы немецкими самолетами. Помню, как отчаянно ругался капитан из штаба 17-го по-

ураганского ветра. И это означало, что немцы собираются по-прежнему идти на восток. Но тогда немцы, французы и англичане должны были идти на запад. И тогда немцы, французы и англичане должны были идти на запад.

И еще бросалось в глаза, что немцы не уходили к нам немцев. Стоило кому-либо из нас выйти к реке или к пограничной вышке для рекогносцировки местности, как тут же к противоположному берегу подъезжала легковая машина с офицерами, которые, маскируясь кустарником, вели наблюдение за тем, пока мы не удалялись.

И мы провели рекогносцировку на участке в несколько километров вверх и вниз по реке. Сопровождавший нас начальник Брестской пограничной комендатуры был поражен тем, что наше появление не вызвало ожидавшегося переполоха, казалось, будто граница, как он выразился, вымерла. Это обстоятельство очень озадачило и даже встревожило капитана. Тем не менее он пообещал сходить с нами в более дальний рекогносцировочный поход по реке на следующий день, 22 июня.

На рассвете мы проснулись от гула канонады. Быстро одевшись, я побежал на коммутатор. Но связь была уже нарушена, телефонистка плакала, на вопросы не отвечала. Вздвигаются зеленые ракеты, поблизости рвется снаряд. Догадка о том, что началась война, стала переходить в уверенность. Приказываю готовить имущество и материалы к эвакуации. На грузовике мчусь в погранотряд. Начальник погранотряда — майор Кузнецов очень озабочен, ничего определенного не говорит, но обещает выдать винтовки. Еду обратно. Уже довольно светло, над крышами проносятся немецкие самолеты, разбрасывают листовки. Приостанавливаюсь, чтобы подобрать одну. Из толпы возбужденных горожан протягивают несколько штук, все одинаковые. Читаю на ходу. Запомнились примитивность текста, топорность языка. Вернувшись на базу партии, тороплю со сборами.

Видим — вдоль берега идут немецкие автоматчики. Обстреливают нас. Но обошлось без потерь. Прибегаем в погранотряд и сообщаем об автоматчиках. Нам дают несколько винтовок. Штабные подразделения погранотряда и мы вместе с ними поспешно построились и в 5 ч. утра под командованием майора Кузнецова вышли из расположения части.

На северо-восточной окраине Бреста отряд занял оборону и в течение нескольких часов сдерживал наступление немцев. Однако напор намного превосходящих сил противника, отсутствие поддержки с флангов вынудили нас отойти.

Как только мы вышли в поле, налетели «мессершмитты». Глядя на них, чуть ли не за каждым человеком. Омерзительное это состояние, когда идет на тебя самолет, бьет и бьет из пулемета и видишь уже физиономию стервятника, а сделать ничего не можешь. Чистая случайность, что никто из партии не погиб. После ухода «мессеров» опять собрались вместе.

К вечеру подошли к городу Кобрин, что в 40 км от Бреста. Повили проходящий буксир и на нем к утру 23 июня прибыли в расположение отряда кораблей флотилии, которые спешно сюда пришли для огневой поддержки войск. Командовавший отрядом начальник штаба флотилии капитан 2 ранга Г. И. Брахтман был обрадован нашему возвращению и поспешил доложить об этом командующему флотилией, который беспокоился о нашей судьбе.

Вскоре корабли развернулись на обратный курс и последовали за отходящими войсками.

23 июня сложилась тревожная обстановка в связи с резким спадом воды в Днепровско-Бугском канале. Очевидно, находившийся ниже по течению шлюз был или разоомолен, или захвачен и умышленно открыт противником.

Начальник штаба вызвал меня и спросил, что можно сделать, чтобы приостановить спад воды. Я вспомнил, что несколько часов тому назад мы прошли мимо двух стоящих у берега барж. Если эти баржи поставить поперек канала, то спад воды уменьшится. Мне дали два глассера, взрывчатку, выделили старшину-минера в качестве подрывника.

Имевшиеся на флотилии глассеры были самым быстроходным средством передвижения и использовались главным образом для связи. Их маленькая открытая кабина вмещала всего двух человек: старшину и его помощника. Вместо помощников на одном из глассеров пошел я, на другом — минер. В сумерки подошли к баржам. Установка барж поперек канала оказалась не простым делом. Нужно было не поломать пропеллер, не попасть под него самому и не прозевать появления фашистов.

Все это надо делать не спеша, но опасение быть застигнутым противником заставляло поторапливаться, поэтому дело сначала не ладилось. Лишь после нескольких попыток удалось одну из барж развернуть поперек канала таким образом, что носом она уперлась в прибрежный откос, а корма находилась посредине канала. В этом положении баржа удерживалась кормовым якорем и после подрыва затонула, при этом часть борта осталась над водой.

Со второй баржей, корма которой была закреплена у прибрежного откоса противоположного берега, поступили аналогичным образом. После затопления ее нос оказался всего метрах в двух от кормы первой баржи. Таким образом, русло канала было почти полностью перекрыто примитивной плотиной.

Работа заняла не менее часа, и возвращались мы уже в полной темноте, боясь, что свои примут нас за немцев и подобьют. Но все обошлось благополучно, если не считать, что в одном месте глассеры на полном ходу вылетели на плот и проскочили по нему, изрядно ободрав днище.

Спад воды заметно уменьшился, и отряд кораблей благополучно вышел из Днепровско-Бугского канала.

Одновременно находились на Пинне, а затем на Париче, артиллерия Красной Армии, оказывая им огневое содействие.

Оперативные действия велись следующим образом. На участке между Дарью и Речницею, направив на приток Днестра Дарювку, мы ждали на эту реку у кого бы были, и ждали на флотилии до утра 10 июня.

На основании полученных данных флотилия была организована гидрографическая экспедиция Березины. На разъездном катере, оборудованном старыми пудовыми с группой из нескольких человек и гидрофобом, отобранных из тех, кто был в гидрографической части, мы прошли несколько сот километров вверх по Дарю и Березине.

Направляющим экспедиции помощником был прораб гидрографической экспедиции Березины — уроженец здешних мест. К этому времени это был уже не солдат, а офицер в гражданском костюме на вооружении. Этот человек имел большой опыт гидрографических работ на реках.

В городе Речнице установили деловые связи с путейцами, получили от них общие сведения о навигационной обстановке на Березине. Вместе с путейцем, хорошо знавшим реку, произвели рекогносцировочный промер до села Парича.

Промер производили по оси фарватера наметкой, ориентируясь по береговым объектам и по приборному оборудованию.

На участках, где глубины оказывались лишь около 1 м, т. е. близкими к осадкам мониторов, промер вели от одного берега к другому косыми галсами, что давало возможность выявить ориентировочные границы фарватера, т. е. участки с наименьшими глубинами.

Изучая карту глубин, мы видели, что фарватер на этом участке недостаточен для безопасного движения. Поэтому промер производили поперечными галсами, а затем глубины на фарватере и на его краях еще раз подробно промерили. Кроме того, в дрейфе, или, как говорят, в дрейфе, мы получили достоверные данные о глубинах, так как в этом случае по наметке, опущенной с борта дрейфующего катера и касающейся грунта, улавливаются изменения, величиной всего в 2—3 см, изменения глубин.

Исходя из результатов промера, в ряде мест на фарватере поставили перевальные столбы в соответствии с направлением оси фарватера, а кое-где по его краям ставили вехи.

Разумеется, в связи со срочностью задания вся эта работа велась без инструментальной привязки.

Помните, на двух или трех перекатах навигационная обстановка оказалась особенно сложной. Неоднократно смещали мы ограждение и до предела суживали фарватер, но удовлетворительного результата добиться не могли, так как глубины на 5—10 см были меньше осадки мониторов. Выход из положения подсказал

боевого задания вверх по реке. Командир отряда оставил меня при себе на флагманском мониторе «Житомир», оставив на мониторе «Винница»

Вскоре разгорелся бой

Позволю себе привести выдержку из книги И. И. Давиденко: «Двадцатиминутный бой».

«В 10 ч. 10 мин. возле Новой Белицы мониторы «Винница» и «Витебск» были обстреляны из минометов и артиллерии с правого берега Березины. В результате двадцатиминутного боя корабельная артиллерия подавила немецкие минометные и артиллерийские батареи. Высаженный с монитора «Житомир» в 10 ч. 15 мин. подошел к Новой Белице, прочесал побережье и захватил минометную батарею. Вскоре в районе боя появились три вражеских бомбардировщика и обстреляли корабли пулететным огнем.

В самом начале боя противник добился нескольких прямых попаданий в монитор «Винница», который шел на мель восточнее Новой Белицы.

До 10 ч. 30 мин. личный состав мониторов «Винница» и «Житомир» предпринимал энергичные меры, чтобы спасти «Винницу», однако все попытки оказались бесплодными. Гитлеровцы с берега подавали в Новой Белице артиллерию и открыли артиллерийский огонь по кораблям; вражеские части просочились к южной оконечности реки, откуда вели захват кораблей. Приняв на себя главную тяжесть боя, мониторы «Житомир» и «Витебск» отошли к Паричи. В 0 ч. 20 мин. 16 июля личный состав «Винница» покинул свой корабль, а затем под руководством командира отряда старшего лейтенанта Б. А. Юшина ночью прошел через линию фронта к Паричи.*

Выход из боя, корабли должны были спешно уйти вверх по Березине на расстояние в несколько километров, с тем чтобы миновать мост через Березину. Воды, подорвав его и обрушив судоходный пролет моста, немцы могли отсечь корабли и затем уничтожить их.

Для нас кромешная. Через некоторое время мы потеряли ориентировку. Путь к цели при движении вниз особенно опасен. Пришлось остановиться. Недалеко, на возвышенном берегу, едва виднелась деревенька. Я отправился туда с двумя красноармейцами. Постучались в окно крайнего домика. Из окна выглянула женщина. К окну прильнуло женское лицо.

— Кто вы, товарищи?

— Мы, коммунисты, тикайте скорее, здесь немцы, — заприметила женщина.

Изменив название деревни, стараясь не шуметь, вернулись на пароход.

Ориентировавшись, мы благополучно прошли лимитирую-

* И. И. Давиденко. Пинская и Днепровская флотилии в Великой Отечественной войне. М., 1968, с. 22—23.

щие перекаты и остановились на дневку в сравнительно безлюдном районе.

В 22-й отряд Воронежский отряд «рабелей» осуществлял огневые налеты на противника в районах скопления противника. Получив целеуказание, мониторы ночью переходили в избранный район огневых позиций и тщательно маскировались. С рассветом вместе с артиллерией отряда, пользуясь местными условиями, производили массовые обстрелы противника в штабным тоном.

По свидетельству корректировочных постов, огонь мониторов, использовавших данные нашей привязки, почти всегда был точен.

21 июля монитор «Смоленск» с тремя бронекатерами совершил дерзкий налет на переправу противника в Паричи — разгромив ее и уничтожив сотни вражеских солдат и офицеров, десятки танков, бронесамоблуден и автомашин.

На этот раз немцы перехватили монитор при отходе, выставив танковую засаду и артиллерию. Монитор получил ранения, команда его понесла большие потери, однако вместе с бронекатерами он прорвался в расположение наших войск.

До 30 июля отряды Воронежского отряда продолжали действовать в районе Паричи. 31-е июля на мостке Паричи — Углы Перезины, пока не были вынуждены уйти на Днепр.

А перед гидрографами в конце июля — начале августа вознилась новая задача: выяснить условия плавания и возможность движения кораблей флотилии на притоке Десны — Десне.

Устье этой реки находится поблизости от Киева, который до 1939 г. являлся главной базой Днепровской военной флотилии. Но этот левобережный, т. е. тыловой, приток Днепра командованию флотилии и командирам кораблей был в навигационном отношении совершенно неизвестен.

На этот раз отряд, состоявший из большого состава пришли мы в Десну. Там в штаб флотилии и гидрографического района.

Радужно встретили нас в гидрографическом районе. Мы попросили обеспечить нас картами на судоходный участок Десны. На складе карт, разместившемся на небольшой барже, командиром был краснофлотец Федя Пархоменко, мы получили атласы неоткорректированных лоцманских карт на Десну и комплект крупномасштабных топографических карт, после чего отправились вверх по Десне. Промер вели так же, как и на Днепре, изучая навигационную обстановку и корректируя атлас лоцманских карт.

После нашего возвращения в Десну был введен еще один отряд кораблей флотилии, который оказывал содействие армейским частям, сражавшимся в междуречье с 24 августа по 14 сентября. За этот период корабли своим огнем уничтожили

большое количество живой силы и техники противника. обеспечили выход из окружения двух дивизий, прижатых к правому берегу Десны, и переправу войск на левый берег.

К этому времени противник подходил к Киеву. Северные и южные подступы к городу прикрывали отряды кораблей. Однако зона их действия была ограничена. Командование решило эвакуировать часть офицерского состава в тыл. Начальник штаба предложил эвакуироваться и мне. Я попросил меня оставить. Запросили командование северной группы кораблей. Командир отряда, флагманский штурман Паличек и начальник штаба старший лейтенант А. И. Гращенко предложили направить меня в их отряд.

Корабли отряда — танкерские лоды, бронекатера — выдвинулись на огневые позиции и нанесли удары по врагу. У командования отряда возникла мысль вооружить разбездные катера арменскими минометами, под покровом ночи подкрадываться к противнику, с близкой дистанции наносить внезапные удары и отходить под защиту своих кораблей.

Такой минометный отряд было поручено создать мне. Для начала был использован все тот же катер, на котором мы ходили на Березину и Десну. На корме на мешках с песком установили миномет. Для переноса миномета по берегу были использованы данные о большом скоплении вражеских войск. ночью, на малом ходу минометом, на Десну, подойдя к противнику на дистанции десяти метров, открыли огонь, обрушили на него около двух десятков снарядов, нанеся значительные потери.

После этого было решено создать минометный отряд. Но этому было суждено было сбыться. Противник завершил окружение Киева со стороны левобережья. В соответствии с директивой Ставки Верховного Главнокомандования перед флотилией была поставлена задача прикрывать отступление войск на левый берег, после чего затопить корабли.

И мне было приказано отправиться к понтонному мосту и наблюдать за отступавшей войска. После того как последнее подразделение отошло на мост, мы на рассвете 19 сентября возвратились в городок, сосредоточившимся в устье Десны, где немедля были корабли разорваны и затоплены.

Нельзя не отметить того исключительно высокого боевого духа и организованности, которыми обладал личный состав Пинской флотилии, стремившийся всеми способами и всеми возможными средствами нанести урон противнику. В свою очередь гидрографы флотилии делали все, чтобы наилучшим образом обеспечить ее действия. Большое значение для нас имело руководство и участие со стороны начальника штаба флотилии капитана 2 ранга Г. И. Брахтмана, обаятельного человека, обладавшего безупречной выдержкой и ясностью мышления в самой критической обстановке, способностью кратко и четко поставить задачу и дать понять всю важность ее решения.

Полное название корабля: личный состав был направлен в город Борисполь, находящийся в 40 км восточнее Киева. Мне было поручено командовать высадкой и охранять ее на берегу. Впоследствии корабль оказался в разбивке и в конце дня 18 сентября «неотомозовцы» прибыли в Борисполь, где уже находились отряды батальона, личный состав — пехоты и парашютистов и другие отряды милиции.

В Восточном направлении отсюда выходящих дорог, отход отсюда был только один — северный. На расстоянии 30 километров, продолжил поперек так называемый «самодуровский» тоннельный массив и сразу же закончил. Археологи нашли в личной вещи финианца кусочек и бий, чтобы выкапывать на оборудовании. Около 10 ч., когда закончили работу, появились таежные, освобождая отбавуру. Фиделью спуска в реку в том же направлении и восток, в направлении села Купиново.

[illegible][illegible]

В настоящее время складывается ситуация, когда на фоне развития в Узбекистане новых регионов, в частности, в Самарканде, Ташкенте, Термезе, Бухаре, усиливается миграция населения. Повернувшись назад, вновь безработным, остаются одни люди — на юго-востоке. Поэтому в этом регионе

Вместе с П. Гродненским прооперирован 20-летний молодой человек с аналогичным методом лечения предстательной железы в возрасте 20—30 лет. Состояние после — хорошим для дальнейшего продолжения лечения в дальнейшем хирургический этап. Наблюдение за данным пациентом доктором Марии Степановны Чир

нападениями румын, немцев. Воду и пищу выносили
вруки. Завтрашний день, 10-е, был туманным. Мы
были вынуждены вернуться, не успев выгрузить
таблицы. Жамаловичи ни при чем не выжидали. Мы
были вынуждены вернуться. Понимая, что
стало бы с нами.

Незадолго до этого в пределах нашего района было
брошено несколько мин на парашютах, которое
шумно, но неточно. Обычно местные жители ви
руживали место падения.

По-видимому, немцы сделали вывод о неэффективности
такого способа и перешли на постановку мин без парашютов.
Все последующие минные постановки проти
с малых высот и только ночью.

Утром 11-го июня в районе Волги, где находились в бан
жакет, мы были вынуждены вернуться, что было связано с
нашими действиями.

Кроме того, в этот день, 11-го, мы были вынуждены
вернуться с постановки мин. Мы поняли, что постановка мин
была неэффективной.

Битва на Волге началась 1-го июня. Мы были вынуждены
за Сталинград. Минные постановки на Волге
перерывали эту важную связь между коммунистиче
скими странами.

С июня до конца сентября 1942 г. постановки мин
на Волге были очень эффективными. Мы
были вынуждены вернуться с постановки мин. Мы
были вынуждены вернуться с постановки мин. Мы
были вынуждены вернуться с постановки мин. Мы

Все силы Волжской военной флотилии были устремлены
на борьбу с минной опасностью и прикрытии караванов от уда
ров фашистской авиации.

Без преувеличения можно сказать, что успешная борьба
с минной опасностью на Волге, само плавание кораблей
и судов по этой реке были бы невозможны без гидрографиче
ского обеспечения.

Впервые навигационно-гидрографическое обе
траления на Волге гидрографы Сталинградского флота
вели у селения Старица, где были отмечены минны
и закрыт для плавания фарватер.

К Старице был выслан дивизион катерных тральщиков,
с которыми пошел и я, чтобы организовать гидрографическое
обеспечение траления.

Придя в район минных постановок, я предложил командиру
дивизиона перед началом траления оборудовать дополнитель
ные створы, увеличить чувствительность существовавшего створа,
ограждавшего фарватер, обвеховать тральные полосы. Комдив

не считал возможным ожидать, пока мы выполним эту трудоемкую работу. Он предпочел повысить надежность траления за счет увеличения числа тральных галсов на каждой полосе.

Тогда считалось, что немецкие морские электромагнитные мины могут быть установлены на кратность до 12 импульсов, а тральщикам давалось задание пройти по каждой полосе траления в два-три раза больше.

Тральщики с тралящими баржами на буксире ходили строем по два или по три, ориентируясь по навигационным створам и местным ориентирам.

Насколько помню, открыли плавание по протраленному фарватеру на третий день. Сверху шел пассажирский пароход «Коммунистка» и вдруг подорвался на наших глазах. Страшное это было зрелище. Мощный подводный взрыв, медленно вздымается огромный водяной столб, и, когда он опустился, вместо большого многопалубного парохода увидели на поверхности воды множество деревянных обломков и цеплявшихся за них людей.

Удалось спасти около трети пассажиров и команды.

Фарватер был немедленно закрыт, и траление возобновилось. Через сутки, когда по каждой тральной полосе прошли, казалось, в несколько раз больше, чем требовалось, опять открыли плавание и опять неподалеку от предыдущего места подорвался пассажирский пароход. Крайне подавленное состояние овладело всеми нами — свидетелями этой новой трагедии. С отчаяния кое у кого возникло, безусловно, вздорное подозрение, что мины ставят диверсанты — ночью, после траления. Причина же заключалась в том, что никто еще не овладел опытом траления на реке электромагнитных мин, а обстановка не позволяла действовать без спешки.

По моей просьбе комдив выделил тральщик и требуемое количество людей для ускорения необходимых гидрографических работ.

Оборудовав створы вдоль каждой тральной полосы, выставив в конце полос ограничивавшие их вехи и значительно сузив ширину фарватера, вновь приступили к тралению. Вскоре движение судов возобновили, и на этом участке катастроф больше не было, а в последующем при повторном тралении здесь подорвали еще две мины.

События у селения Старица, полученный здесь первый опыт траления и его навигационно-гидрографического обеспечения нас многому научили.

Прежде всего мы увидели, что боевое траление немецких магнитных мин дело очень трудоемкое и длительное и даже при соответствующем гидрографическом обеспечении не давало полной гарантии, так как тралящая баржа шла за тральщиком не строго в кильватер, а отклонялась ветром и течением.



Схема 21. Травление мин на одном из участков Волги

Некоторые из минеров разоружили мины, кроме 16-импульсного дистанционного механизма, включающего датчик зазора и минерный арман в пределах до шести суток. Если минерный арман не срабатывает в течение этого срока, может показаться вообще бесполезным. Однако прерывать судоходство на долгое время было недопустимо.

В этих условиях первоочередной задачей стало изыскание и навигационное ограждение минной банки.

Как только мы узнавали об очередной постановке мин, начальник гидрографического района или начальник части гидрографического района, в зависимости от того, кто находился в банке, а также и другие гидрографы, прикомандированные к дивизионам тральщиков, отправлялись на катере к местной минной банке, где прежде всего собирали у очевидцев всю информацию, а главное стремились выяснить направление и расстояние до упавших мин и их количество. Очевидцами чаще всего были бакенщики или другие речники, и хотя многолетний опыт выработал у них способность сравнительно точно отмечать местоположение звуковых явлений на воде, но, к сожалению, постановка мин редко осуществлялась с двух, тем более с трех постов, что давало бы возможность установить наиболее вероятное их место. Приходилось брать на веру данные и одного поста. На лоцманской карте намечали границы минной банки, определение величины и конфигурации которой зависело главным образом от степени доверия к информации. Затем, советуясь с бакенщиками или с обстановочным старшиной, намечали по карте фарватер в обход минной банки. Случалось, что сведения о минной постановке были столь расплывчатыми, что оставляли мало надежды на безопасность плавания намеченным обходным фарватером. Тогда фарватер до предела суживался и открывался только для поочередного прохода судов вверх и вниз.

Затем на катере или моторке мы тщательно проверяли глубины на обходном фарватере, лимитирующие участки промеряли самосплавом. При необходимости тут же вносили изменения в намеченный план, перемещая фарватер в нужную сторону.

В том случае, когда фарватер приходилось прокладывать вблизи минной банки, в месте постановки мин устанавливали веху, что позволяло лучше ориентироваться на местности во время работы. То, что, действуя таким образом, можно было подорваться на mine, нас как-то не очень волновало. Страшнее было, если на проложенном нами фарватере подорвется судно и погибнет во много раз больше людей, чем в маленькой нашей группе. По завершении работ на местности гидрографы контролировали установку бакенщиками соответствующего навигационного оборудования. Обычно обходились изменением направления или переносом одного-двух створов и установкой двух-

Согласно постановке на данный вид задач теоретический результат, в котором утверждается, что при выполнении условий из условия (1) для функции f справедливо соотношение (2), является достаточным.

В М. районе Мещера, вероятно, был известен и народный фольклор. При проезде Мещерой «Самаряне» со стороны села Мещеринского слыли из деревни Мещеры народные песни, которые пелись здесь еще в XIX в. На территории Мещеры также не было

г) На Нижне-Соловьевском перекате фарватер был снесен и восстановлен подпор створом. Движение линии створа подпор фарватера сносилось в то течение времени, бакенов — буксир «Искра» (Иркутск). На фарватере подрывов не было.

е) В районе Шинкии — купальня была построена в 1959 г. для плавания новыи брянцы. Изобретение на этом факторе не было. За линией бассейна было построено здание для спорт.

[†] $\text{Hom}(\mathbb{Z}/p^k\mathbb{Z}, \mathbb{Z}/p^k\mathbb{Z}) \cong \mathbb{Z}/p^k\mathbb{Z}$.

Единственный, отмеченный в Информационном письме № 42 случай подрыва в навигацию 1942 г. парохода «Тбилиси» произошел при следующих обстоятельствах.

В районе упомянутого в письме переката, который противник изорал за один из узлов минирования и где еще в самом начале минной войны подорвалось несколько судов, плавание было особенно сложным и стесненным. После очередной минной постановки фарватер закрыли, скопилось много караванов. ~~Приняв за место, в котором, что-то случилось, постановили~~ расставленных мин очень неопределенны и, возможно, мины лежат в пределах неширокого фарватера, а так как за его пределами было мелководье, оставалось только тралить. Тральщики ходили строем по три, что обеспечивало траление на всю установленную ширину фарватера.

Я перешел на головной тральщик и следил за тралением. Выдерживались нужная дистанция между тральщиками и необходимое перекрытие. Благодаря безветрию и спокойному течению тралбаржи шли строго в кильватер тральщиков, что исключало пропуски.

После того как было сделано не менее двух норм галсов, появилась почти полная уверенность в том, что мины лежат где-то в стороне, фарватер безопасен. Правда, риск все же не исключался, так как после постановки мин не прошло роковых шести суток. Но промедление с открытием фарватера представлялось еще более рискованным, поскольку противник мог засечь скопление караванов и нанести бомбовый удар.

Старший на рейде принял решение открыть фарватер.

Тральщик, на котором я находился, поравнялся со стоящим у берега пароходом «Тбилиси». Я предложил капитану следовать за нами в кильватер. Капитан явно волновался, идти не хотел. Он понимал, что, коль тральщики мин не подорвали, значит грозная опасность продолжает существовать. Но, так как его пароход стоял первым в ряду скопившихся караванов, никто другой не отошел бы от берега.

Чтобы подбодрить капитана, я решил перейти к мостик. Но стоило тральщику приблизиться к «Тбилиси» и уменьшить ход, как мотор глух и катер относил течением. После третьего неудачного подхода тральщика «Тбилиси» отвалил от берега и вышел на протраленный фарватер.

Идем впереди «Тбилиси» на малых оборотах, удерживая дистанцию около 60 м. Я внимательно слежу, чтобы тральщик и «Тбилиси» точно удерживались на оси створа. Уже следующие суда каравана выходят на створ, а другие начинают отваливать от берега. Опасный участок почти пройден, думаю, что, пожалуй, до темноты успеем провести через него все караваны. Становится спокойнее на душе. Вдруг удар по ногам, за кормой взметнулся огромный столб воды, а когда он осел, вместо «Тбилиси» плавала гряда обломков.

Подобрали всего 11 человек. Говорят, было 10.

После доставки раненых на Солодовиковскую пристань, где поблизости была больница, снова стали тралить и тралить тот же фарватер. «Тбилиси» взрывом так разметало, что его остатки не являлись помехой для судоходства, но где-то находились еще мины, так и оставшиеся невзорванными. Капитаны и команды судов знали об этом.

Утром офицеры разошлись по мостикам буксиров в качестве военных лоцманов и начали проводить караваны по основному фарватеру. Все обошлось благополучно; на этой мине никто и впоследствии никто не погорелся.

Накопившиеся факты свидетельствуют о том, что большинство подрывов происходило на установленных минных постановках. Были предприняты дополнительные меры, чтобы усилить наблюдение за вражескими самолетами, ставившими мины. Через бухтоуловительные технические участки пути ввели круглосуточное дежурство на постах бакенщиков. Вместе с обстановочными старшими мы обходили посты, разъясняли, как вести наблюдение за минными постановками, что делать в случае постановки мины.

Потоки войск противника к Сталинграду в августе 1942 г. усилились, угроза для нас возросла, так как над Сталинградом усилились воздушные операции против минной обороны, обстрелы артиллерии, бомбежки и обстрелы города.

Вместе с усилением обороны Сталинграда усилились минные постановки, особенно в районе реки Волги, с целью загромождения фарватера и затруднения движения оборонявшимся городом.

Вместе с усилением обороны Сталинграда усилились минные постановки, особенно в районе реки Волги, с целью загромождения фарватера и затруднения движения оборонявшимся городом.

В условиях все усложнявшейся для плавания обстановки было необходимо обеспечить судоводителей навигационно-минной информацией, а в сложных случаях и лоцманской помощью.

Приведенная ранее выдержка из Информационного письма № 42—1943 г. свидетельствует о том, что большинство судов подрывалось в случае выхода за пределы установленного фарватера. Чтобы избежать потерь по этой причине, весь опасный для плавания район был разбит на четыре участка и на каждый участок назначен военный лоцман.

Согласно инструкции лоцмана были обязаны:

- а) непрерывно наблюдать за изменением навигационных условий плавания;
- б) знать положение минных банок, затонувших судов, барж и других подводных препятствий;
- в) знать необходимые и протраченные фарватеры;

Одновременно мои требования к работе и условиям содержания в плену, в котором не было ни одного из необходимых для жизни предметов, были приняты.

Сначала мне пришлось испытать всевозможные трудности, связанные с отсутствием пищи, одежды, обуви, а также с отсутствием медицинской помощи. Однако, благодаря моему упорству и настойчивости, я добился того, что мне удалось получить необходимые вещи. Кроме того, я смог установить контакт с другими пленными, что помогло мне лучше ориентироваться в обстановке. В конечном итоге, мои требования были удовлетворены, и я смог продолжить работу.

И, наконец, благодаря моему упорству и настойчивости, я смог добиться того, что мне удалось получить необходимые вещи, что помогло мне лучше ориентироваться в обстановке.

Появилась такая мысль, что, чтобы получить необходимые вещи, мне нужно было обратиться к начальнику лагеря. Однако, это не помогло, и я был вынужден обратиться к другим пленным, которые могли помочь мне.

В конце концов, благодаря моему упорству и настойчивости, я смог добиться того, что мне удалось получить необходимые вещи, что помогло мне лучше ориентироваться в обстановке. Кроме того, я смог установить контакт с другими пленными, что помогло мне лучше ориентироваться в обстановке.

Нарастание противников Ахтубы было поручено заместителю начальника Гидрографического отдела капитану Ахтубе.

В 1940 году я и другие пленные. Раздобыв у путейцев моторную лодку, мы отправились в путь. Опрашивали рыбаков, владельцев плававших здесь небольших судов, сами измеряли глубины на перекатах, определяли кривизну и ширину русла реки. Потратив на все это около недели, пришли к выводу, что в низкую воду Ахтубу для плавания больших речных судов заходить нельзя. Мы совершили уже по основному руслу реки много заходов, обнаружили заграждения, которые могли бы помешать проходу флотилии.

Нарастание противников минных банок, усложнение условий плавания и приближение ледостава, когда убирается все плавающее ограждение, побуждали нас продумать и осуществить еще одно мероприятие: закрепление на местности навигационной обстановки. В штабах дивизионов и бригад тральщиков была соответствующая организация, в том числе гидрографы, которые выкопировали из лоцманских карт, на которых указывали

границы минных банок, фарватер и его навигационное оборудование, но, так как эти схемы составлялись глазомерно, точно восстановить по ним на местности навигационную обстановку было невозможно. Мы решили зафиксировать положение бакенов, ограждавших фарватеры, с помощью пересекающихся створов.

Предусматривалось аналогичным образом закрепить на местности границы минных банок и направления на оставшиеся невытраленными мины.



Схема 22. Закрепление на местности навигационно-минной обстановки

До конца навигации мы с помощью обстановочных старшин и бакенщиков, которым давался строжайший наказ сохранить знаки этих створов, сумели выполнить всю работу. Чтобы повысить ответственность исполнителей, результаты работы на каждом посту оформлялись документально. Бакенщикам разъяснялось, что в случае срыва бакенов их надо выставлять строго в том же месте. Были даны необходимые указания на случай колебания уровня воды и изменения глубин на фарватерах, а также наказ о восстановлении навигационной обстановки к открытию навигации. В последующем минная обстановка и знаки, выставленные для закрепления на местности бакенов, были нанесены на специально заведенный для этой цели в гидрографическом районе экземпляр лоцманской карты.

Навигационно-гидрографическое обеспечение противоминной обороны было наиболее трудоемкой, но не единственной задачей гидрографов Волжской военной флотилии. Одним из меро-

приятный другого рода было составление специального атласа карт, над чем трудились гидрографическая часть и группа чертежников Сталинградского гидрорайона все лето 1942 г.

Дело в том, что имевшиеся на Волгу атласы лоцманских карт были очень громоздкими. На бронекатерах и тральщиках пользоваться ими было неудобно. Кроме того, на картах почти отсутствовала береговая ситуация, необходимая канонерским лодкам и бронекатерам для стрельб по берегу. Мы решили составить атлас в виде карманной книжки, используя лоцманские и топографические карты. Лоцманские карты уменьшали до масштаба 1 : 100 000 и вычерчивали на промасленную кальку. С топографических карт переносили береговую нагрузку. С каждого изготовленного таким образом оригинала делали контактным способом негатив на стеклянной фотопластинке. С этих негативов, опять-таки контактным способом, печатали на фотобумаге позитивы, которые и брошюровали в атласы. Это кустарное производство было очень трудоемким, но тем не менее работа была выполнена и атласы поступили на бронекатера и канлодки.

Во второй половине августа противник стал интенсивно бомбить Сталинград. Мне памятна последняя декада. 23 августа, под вечер, в Сталинград прибыла маневренная партия, направленная в мое распоряжение из Ульяновска начальником Гидрографической службы флотилии капитаном 2 ранга И. Ф. Новоселовым. Четыре офицера-гидрографа и катер типа КМ представлялись нам большим подспорьем. Возглавлял маневренную партию старший техник-лейтенант В. И. Рязанцев, прорабами были лейтенанты Г. Д. Алексеенко, Б. Н. Бебяков, М. М. Петров.

Доложив о прибытии, Рязанцев выразил намерение на ночь перейти к левому берегу реки. Мне отпустить катер так далеко от района не хотелось. Не успели мы закончить разговор, как услышали ожесточенную стрельбу зениток, нараставший гул самолетов и уже совсем близко — вой падавших бомб. Рядом — сильнейший взрыв, все зашаталось, обвалилась штукатурка, а дальняя стена дома обрушилась.

После этого налета мне пришлось согласиться с Рязанцевым и отпустить катер с маневренной партией к левому берегу Волги, оговорив, чтобы к рассвету следующего дня он пришел в гидрографический район, и особо предупредив, чтобы катер не угодил на большую отмель приверха острова Голодный, как раз напротив которого находился район. За первым массированным налетом последовал второй. Едва все стихло, я поспешил в штаб базы, где встретил начальника Гидрографической службы ВВФ И. Ф. Новоселова, его заместителя В. Л. Писаченко и нескольких офицеров Гидрографического отдела флотилии. Ночевали здесь же в общежитии. На заре возобновилась ожесточенная бомбежка. Вдребезги разлетелись стекла, осыпав

D. A. HANSEN 1971

Попытка снять в продрем мотор и установить его на БМ, чтобы он не мешал при транспортировке, не удалась. На воде перевернули лодку, и мотор, конечно, слетел, и его надо было забрасывать лопатой в борт. Моторист начал поспешно перебирать мотор, вся рубашка цилиндров которого оказалась забитой песком. Эта работа заняла около 3 ч. Надо было срочно возвращаться в район, но выловиться удалось на толчке против течения было невозможно.

Наконец мотор заработал. Вышли из протоки и, обойдя злополучный при-
ерх острова Голодный, повернули
городу. Сталинград весь в дыму. По-
шли к гидрораюну, а там на месте



Схема 23. Обстрел канлодками вражеских позиций
в районе Сталинграда

каплодкам «Громов», «Руднев», занимавшим позиции южнее Сталинграда. Весь период боев за город корабли вели губительный огонь по противнику, поддерживая действия 62-й и 57-й армий.

Высокое качество стрельбы канонерских лодок при использовании артиллерийских планшетов неоднократно отмечалось армянским командованием.

Большинство бронекатеров флотилии, находившихся в районе Сталинграда, укрывалось на день за островом Голодный в протоке Куропатка, а по ночам выходило на боевые задания. Выход из протоки на просторы Волги перед Сталинградом в темное время суток был затруднительным. Особенно сложно было попасть в протоку при возвращении. Гидрографу лейтенанту А. И. Сикорскому поручили осуществлять лоцманскую проводку катеров, на которых он ходил выполнять боевое задание в течение многих ночей и успешно справился с поставленной перед ним задачей. Кроме того, на обозначения входа в протоку Куропатка гидрографы оборудовали створ, но, когда зажигали огни, немцы с противоположного берега обстреливали их из минометов и разрывали фонари. Тогда решили сделать створ мимимируемым. В фонари поставили электрические лампочки, которые включались из расположенного метрах в 50 блиндажа посредством проводов, соединенных с аккумулятором. Нехитрое это устройство было изготовлено О. П. Лепиевым еще до боев в Сталинграде и очень пригодилось. Включали огни створа лишь на короткое время, необходимое для прохода катеров, и только по заявке, так как некоторые командиры катеров, хорошо освоившие фарватер на этом участке, предпочитали, чтобы огни створа не зажигались, так как они могли демаскировать их выход.

Необычное задание пришлось выполнять и гидрографу лейтенанту Б. Н. Бебякову, который был в октябре откомандирован в 1-ю бригаду речных кораблей, действовавшую под Сталинградом. Здесь с конца октября и до ледостава (конец ноября) он исполнял обязанности офицера связи и занимался главным образом обеспечением переправы, питавшей 62-ю армию.

Наряду с выполнением перечисленных задач приходилось продолжать и борьбу с минной опасностью. Выше Сталинграда в дивизионе катерных тральщиков, которым командовал капитан-лейтенант А. Ф. Аржавкин, бессменно находился гидрограф инженер-лейтенант А. И. Постников. Смелый, энергичный и инициативный офицер, Постников отлично справлялся со своими



А. И. Сикорский. 1945 г.

ленными в прошлом году секущими створами, и только там, где глубины окажутся недостаточными, они могут сдвигаться в сторону фарватера. Этот вопрос нас особенно беспокоил потому, что не каждому бакенщику легко было втолковать необходимость придерживаться этого простого, казалось, правила.

Дело в том, что в обычных условиях бакенщики занимаются главным образом как раз тем, что переставляют бакены в зависимости от колебания уровня воды в реке. Соблюдение этого правила очень важно, так как если бакен своевременно не сдвинуть, то в случае обмеления он не предостерегал о навигационной опасности, а в случае увеличения глубины оказывался на стрелке, затрудняя плавание против течения, особенно тяжелых караванов.

Теперь же мы должны были отучить бакенщиков от многолетней практики, требуя при любых условиях не сдвигать бакены в сторону минной банки. И вот, невзирая на совместные усилия путейцев и гидрографов, все же вскоре после начала навигации произошла катастрофа, о которой я расскажу несколько позже.

После моего возвращения из Сталинграда в Астрахань река начала вскрываться, и мы тут же, по мере ее очищения от льда, которое раньше происходит в низовьях, организовали обследование протоков, ставших благодаря половодью судоходными, с тем чтобы использовать их в качестве обходных путей в случае минирования основного русла. В ряде мест на постах бакенщиков создали запасы вех и других средств навигационного оборудования.

Бакенщики возвращались на свои посты после зимнего перерыва. К. С. Емельянов добился решения местных властей о привлечении комсомольцев из близлежащих населенных пунктов для наблюдения за рекой. К открытию навигации посты наблюдения уже действовали на всех перекатах.

Вопрос об открытии навигации в 1943 г. и о безопасной проводке судов и караванов был чрезвычайно серьезным, и мы это понимали. Фронт и тыл страны требовали горючего, а доставка бакинской нефти осенью 1942 г., когда противник вышел к Сталинграду, прекратилась. Для координации действий по переброске скопившихся в Астрахани запасов горючего сюда прибыли Народный комиссар Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецов, наркомы Морского и Речного флотов, рыбной промышленности и несколько заместителей наркомов. Прибыл в Астрахань и командующий ВВФ с оперативной группой штаба, в которую входил начальник 1-го отделения Гидрографического отдела капитан-лейтенант В. П. Грек. Все понимали, что провести контрольное траление миноопасных участков или проводку караванов за тралами в короткий срок, когда каждые сутки на особом счету, небольшим количеством тральщиков невозможно. Но

гидрографы хорошо знали минную обстановку и благодаря проделанной подготовительной работе были готовы восстановить навигационное оборудование, ограждавшее прошлогодний фарватер, многократно проверенный при плавании судов и протрапленный в наиболее опасных участках. Это предложение приняли. 5 апреля был подписан и вручен мне следующий документ.

У Д О С Т О Я Н И Е

Выдано настоящее начальнику Сталинградского Гидрографического района ВВФ инженер-капитану тов. Кузьмину Г. Ф. в том, что ему предоставляется право от имени Командующего Волжской военной флотилией давать указания органам Реч-пароходств и ВБУП, контролировать их выполнение в части, касающейся правил судоходства и навигационного ограждения пути, открывать и закрывать фарватер.

Истинно в течение навигации 1943 года.

Командующий Волжской военной флотилией
контр-адмирал Рогачев

8 апреля на катере «Г-14» я с шестью военными лоцманами вышел из Астрахани, чтобы обеспечить проводку скопившихся караванов до пунктов перекачки горючего — Увека и Саратова. Следом вышли 14 караванов с нефтью и бензином.

Сравнительно хороший ход катера давал нам возможность в пужных местах отрываться от караванов, уходить вперед, чтобы проверить навигационную обстановку, а благодаря его прочному металлическому корпусу мы не очень опасались встречных льдин. Было радостно видеть, что путейцы уже трудятся, навигационное ограждение восстанавливается. Как всегда, работу бакенщиков возглавляли обстановочные старшины, среди которых особенно выделялись своим самоотверженным трудом коммунисты И. П. Зенин и И. В. Ремизов, ставшие нашими верными помощниками. Там, где мы обнаруживали задержки в установке плавучего ограждения, поторапливали бакенщиков и к подходу караванов обычно все уже было на месте. На подходе к наиболее сложным и опасным в минном отношении участкам оставлялись лоцмана (по одному на каждый участок).

В итоге навигация 1943 г. была открыта своевременно, все караваны без простоев и потерь достигли пунктов назначения. В Саратов и Увек было доставлено полмиллиона тонн нефти и бензина. Вскоре по этим же фарватерам была обеспечена проводка шести подводных лодок, перегонявшихся с Каспия на

Благодаря этому первая в 1943 г. минная постановка не застала врасплох и не повлекла сколь-нибудь существенного ущерба для судоходства. Вот что рассказал А. И. Постников.

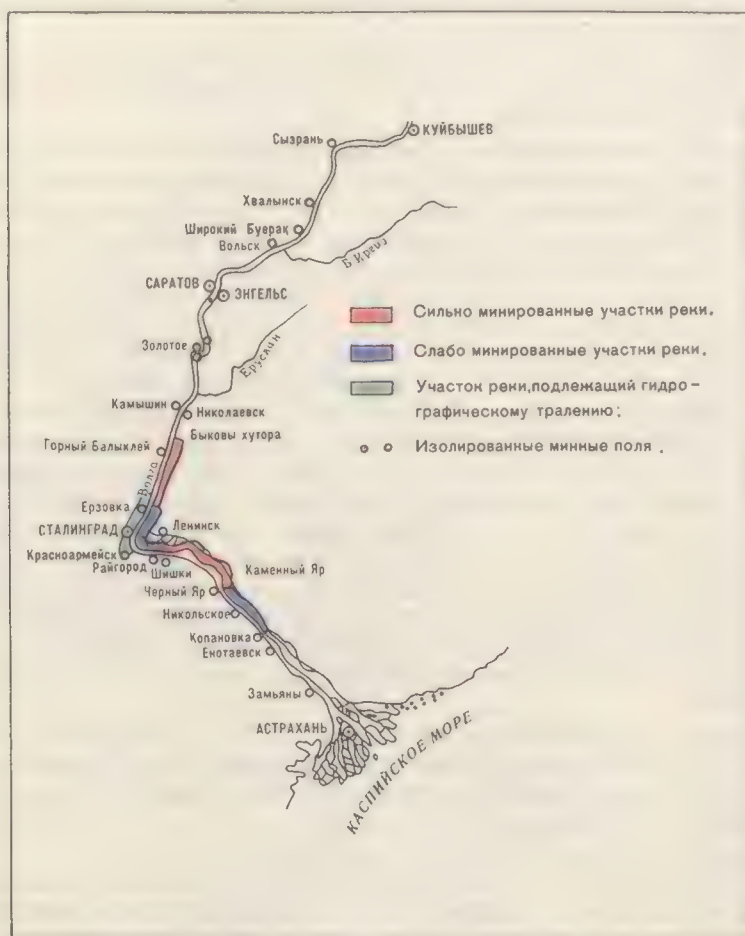


Схема 24. Опасные от мин районы Волги к началу навигации 1943 г.

- Узнав о постановке мин, я вышел на своем катере под Камышино. Когда прибыл туда, то увидел такую картину: выше и ниже заминированного участка, закрытого бакенщиком для плавания, стояло много караванов с баржами — с нефтью и порожиных. Я немедленно оградил минными бакенами опасную банку, проложил обходной фарватер, закрыв основной, и затем мы с Киреевым провели все караваны — одни вверх, другие

вниз. После этого я прибыл на Камышинскую пристань, где стоял катер командующего. В салоне у него было много офицеров. Командующий распекал всех за то, что дивизионы запаздывают с выходом на свои боевые участки. Доложив дежурному офицеру о себе, я через некоторое время получил приказание командующего явиться к нему.

Выслушав доклад о проводке караванов судов, командующий крепко пожал мне руку и сказал, обращаясь к присутствующим: «Вот так-то»

Случай, рассказанный Постниковым, являлся весьма характерным для того времени. И другие гидрографы, непосредственно участвовавшие в борьбе с минной опасностью, действовали подобным образом: изыскивали и открывали обходные фарватеры, проводили караваны через опасные в минном отношении участки, а тем временем тральщики принимались за обезвреживание минных банок. Зачастую гидрографы, открывая плавание по обходному фарватеру, поднимались на мостик головного судна и вели его, выполняя функции лоцманов.

С началом навигации 1943 г. были проведены дополнительные к прошлогодним мероприятия, затруднявшие противнику постановку мин на фарватере. В частности, на всех навигационных фонарях были установлены жалюзи с целью маскировки от авиации противника. Жалюзи были изготовлены по заказу Бассейнового управления пути, которое возглавлял тогда товарищ Цыбин, неоднократно бывавший у нас в районе боевых действий и хорошо понимавший наши трудности. Однако эта мера оказалась недостаточно эффективной: выяснилось, что отражение огня на воде лишь немного хуже видно летчику, чем сам огонь.

Благодаря полководью нам представилась возможность развернуть широкую сеть ложного навигационного оборудования. В соответствии с разработанным еще зимой проектом путейцы установили и каждую ночь зажигали ложные навигационные огни на оборудованных для этой цели протоках.

Помнится, вначале противник попался на нашу хитрость, несколько мин было сброшено на оборудованные ложными навигационными огнями протоки, но вскоре фашистские самолеты появлялись над этими протоками перестали.

Интенсивные минные постановки, часть из которых приходилась на старые узлы минирования, где уже невозможно было изыскивать обходные фарватеры, опять привели к тому, что состояние волжской коммуникации стало критическим. Тральщиков было по-прежнему очень мало. Система наблюдения за Волгой (хотя она и была дополнена несколькими десятками постов СНИС, а посты бакенщиков усилены личным составом манипуляторного отряда и комсомольцами из ближайших деревень) все еще была явно недостаточной. К тому же противник изменил свою тактику. Теперь самолет, выйдя к реке, шел

Волги 50—100 км, потом сбрасывал мины и еще некоторое время удерживался на боевом курсе. Этот прием лишил нас возможности судить о месте постановки мин по косвенным признакам. Опять на Волге появились неизвестные минные банки.

Все это привело к новым подрывам: 29 апреля — баржа «Тарнык», 2 мая — буксирный пароход «Сергей Лазо», 7 мая — нефтеналивная баржа «Комсомолка», 8 мая — баржа «Катунь», 16 мая — канлодка «Красный Дагестан», а затем еще одна канлодка и несколько тральщиков.

В серии майских взрывов, потрясших Волгу и нас, прозвучало и в Москве. На реке, которая теперь находилась в тылу, гибли люди, суда, срывались планы стране и фронту перевозки. Суммарное время закрытия фарватеров в первой половине мая составило 500 ч., план нефтеперевозок был невыполнен почти на одну четверть.

Произошла замена командования флотилии. Командующим был назначен контр-адмирал Ю. А. Пантелеев, членом Военного совета — капитан 1 ранга Н. П. Зарембо, начальником штаба — капитан 1 ранга В. В. Григорьев, которого в конце осени сменил капитан 2 ранга П. Д. Сергеев, бывший до этого командиром 3-й бригады кораблей ВВФ.

Мы понимали, что теперь здесь, на Волге, зависит судьба фронта и особенно остро почувствовали всю тяжесть ответственности за порученное дело.

Флотилия стала пополняться большим количеством различных катеров и мелких судов в качестве тральщиков: число их с 50 в начале мая доводилось к июню до 320. Развертывается 222 поста минного наблюдения, укомплектованных военными служащими, и еще 108 постов, укомплектованных гражданскими служащими.

Значительно усилилась партийно-воспитательная работа на наблюдательных постах. Бывший член Военного совета Волжской военной флотилии контр-адмирал Н. П. Зарембо в книге «Волжские плесы» пишет: «Все наши партийные силы — политработники, парторги, агитаторы — были обязаны больше времени проводить на наблюдательных постах, беседовать с бойцами, добиваясь, чтобы служба неслась бдительно и постоянно».*

Гидрографам принадлежало решающее слово при расставке постов, которые располагались таким образом, чтобы вместе с постами бакеников держать под обзором все без исключения участки извилистого русла реки. Теперь каждая минная постановка засекалась наблюдателями с двух, а то и с трех точек. На постах противовоздушной обороны под руководством гидрографов были установлены азимутальные круги, с помощью которых определялись направление и расстояние до воздушных целей. На наблюдательных постах устанавливались мины.

* Н. П. Зарембо. Волжские плесы, М., 1970, с. 59.

Полученные данные о географическом распространении устрицы на территории, где она впервые была обнаружена, являются, естественно, весьма ограниченными. В дальнейшем ее географическое распространение и, следовательно, численность таксографически изучена в тех республиках, где она была найдена. Впервые отмечено ее распространение в Чувашской Республике. Это, вероятно, обусловлено тем, что именно для Чувашской Республики в таксономическом отношении наиболее благоприятны обитание дельфида.

был осуществлен под руководством и при участии Гидрографического отдела флотилии. Я помню, с какой кипучей энергией и настойчивостью работали начальник Гидрографического отдела капитан 2 ранга И. Ф. Новоселов и военком капитан 3 ранга Ф. Д. Макаров, заместитель начальника капитан 3 ранга В. Л. Писаченко, начальник оргпланового отделения капитан-лейтенант В. П. Грек. Начальник отделения гидрографического изучения инженер-капитан Г. Я. Башилов всегда был готов оказать нужную помощь, выезжал в гидрографический район

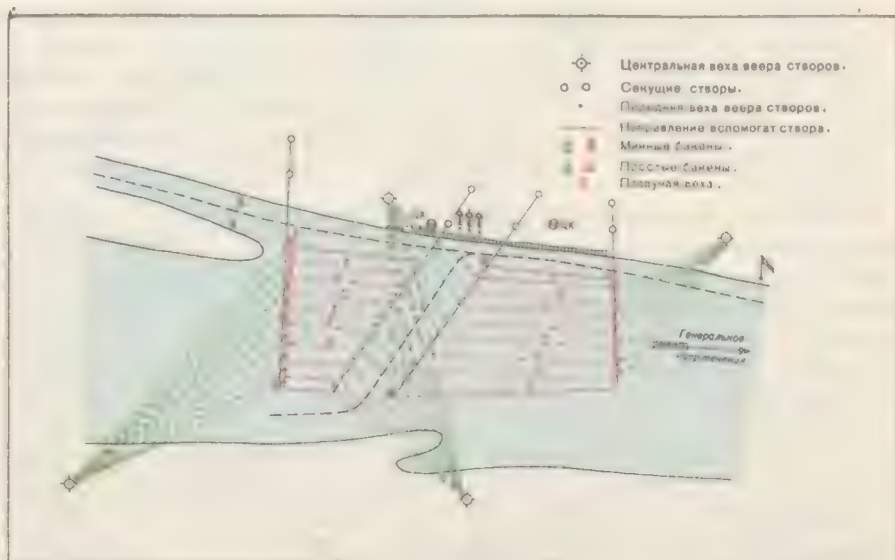


Схема 25. Навигационно-гидрографическое обеспечение траления Купеватского переката

и принимал личное участие в обеспечении противоминной обороны. Помнится разумная деятельность начальника отделения материального обеспечения старшего лейтенанта Б. А. Моржова, работа начальника картографическо-корректорского отделения инженер-капитана В. И. Черных. Большим уважением у всех нас пользовался техник-лейтенант С. Ф. Коробко.

Полученный в 1942 г. опыт обеспечения противоминной обороны был учтен, и благодаря энергии командования и штаба флотилии, Гидрографического отдела и других органов управления получили реализацию все необходимые мероприятия для борьбы с минной опасностью на Волге. Конечно, осуществлению этих мероприятий способствовало и то, что страна оказала фло-

...ни всю необходимую помощь, что, вероятно, невозможно было сделать в 1942 г.

Комплексе проведенных в 1943 г. на Волге мероприятий не замедлил сказаться положительно — подрывы судов почти полностью прекратились.

Нарк, убедившись, что эффективность минирования Волги резко снизилась и что волжская коммуникация действует беспрепятственно, приостановил в начале июня минные постановки.

Неудачу в минной войне на Волге противник пытался компенсировать повышением активности бомбардировочной авиации, но и здесь просчитался, так как к этому времени противовоздушная оборона на Волге была значительно усилена. К средствам ПВО канонерских лодок и бронекатеров прибавились зенитные средства, установленные на буксирах. Кроме того, были организованы пункты отстоя для караванов и судов, прикрываемые зенитными батареями. Теперь фашистские воздушные пираты стали бояться в одиночку нападать на крупные волжские суда, но мелкий разбой по отношению к небольшим судам все еще совершали.

Ощувив усиление противовоздушной обороны на Волге, противник решил прибегнуть к другому тактическому приему и в начале второй декады июня нанес массированные бомбовые удары по пунктам перекачки и обработки нефтепродуктов.

Не добившись и здесь коренного успеха, немцы еще раз приложили отчаянные усилия, чтобы остановить транспортировку нефтепродуктов по Волге: в конце июня они возобновили минирование реки и за короткий срок поставили 14 минных банок севернее Сталинграда, одновременно пытаясь наносить бомбовые удары по волжским городам и стоявшим на рейдах судам. Однако волжский водный путь действовал все лучше, и в июне план перевозок был выполнен на 82,5%.

С 5 июля, когда началась битва под Курском, немцы оказались не в состоянии продолжать борьбу на Волге, и больше сюда самолеты противника не прилетали.

Планомерно и интенсивно осуществлявшееся траление возросшими силами при полноценном гидрографическом обеспечении дало незамедлительный эффект; караваны шли без задержек, к 15 июля полумесячный план перевозок был выполнен уже на 103%.

За это время — с конца мая и до конца навигации — нас были известны всего два случая гибели судов от мин.



О. П. Леннов. 1942 г.

... Цыган-Амана подорвался буксир
... в конце июня или в начале июля
... близ границы старой минной (...
... помню, а вот второй запомнился
... шел он, когда уже с месяц не был
... случаи тщательно расследовали
... той банке еще в 1942 г. подорвался
... рязев» — единственный с теплоходом
«Карл Либкнехт», а последующее траление результатов и
большинство специалистов пришло к выводу, что оба эти те
плохода погибли от магнитоакустических мин, рассчитанных
поражение судов с определенной мощностью двигателя



...ину надо обезвредить

Больше подрывов не было,
но все мы знали, как много
еще мин лежит в реке.

Обезопасив плавание по
протраленному фарватеру,
флотилия переключила силы
траления на то, чтобы довести
фарватер до оптимальной ши-
рины и возобновить плавание
по основному руслу там, где
оно осуществлялось обход-
ными путями.

К октябрю работа, обес-
печивающая безопасное плава-
ние в пределах всего фарва-
тера, была закончена.

12 октября командующий
ВВФ доложил Народному ко-
миссару ВМФ, что плавание
по Волге безопасно.

За навигацию 1943 г. по
волжской магистрали про-
шло 8000 судов, перевезено
более 6 млн. тонн нефтепро-
дуктов.

Однако за пределами фар-
ватера, на мелководных участках, где тральщики не могли рабо-
тать, оставалось немало подозрительных мест. Наиболее мелко-
водная часть русла Волги и ее проток в середине лета при малой
воде обнажилась, и обнаруженные здесь мины были подор-
ваны.

Мелководья обследовались буквально на ощупь, и все же
мины могли остаться необнаруженными, особенно если их
замыло песком. Были и другие участки — близ затонувших
судов, среди навигационных опасностей, где невозможно было
летом тралить. Решили на всех подозрительных в минном отно-

В конце 1944 г. Волжская военная флотилия была расформирована. На Волге осталась военно-морская база, а в составе органов Гидрографической службы — Волжский гидрографический район, которые, в свою очередь, были расформированы осенью 1944 г.

и той войны, который дал высокую оценку деятельности гидрографов на Волге:

«В прокладке новых фарватеров, обходе мелей и бакенами, а иногда и в спешной проводке караванов новыми путями *главную роль играли гидрографы флотилии* (подчеркнуто автором). Группа военных гидрографов, усиленная специалистами и работавшая в содружестве с речниками — начальниками участков Волжского бассейна, справилась со своими сложными обязанностями».

— Гидрографическая служба Волжского бассейна. М., 1971. С. 206.





*В. П. ГРЕК**

Капитан 1 ранга-инженер в отставке

НА ДНЕПРЕ И ЗАПАДНОМ БУГЕ



Днепропетровская военная флотилия (ДВФ) была воссоздана в сентябре 1943 г., после того как Красная Армия в ходе общего наступления вышла к Днепру. Зимой и весной 1944 г. командованию флотилии пришлось в сжатые сроки формировать соединения и части, проводить боевую подготовку личного состава, готовить театр к военным действиям. В начале июня 1944 г. флотилия включала в себя 1-ю и 2-ю бригады речных кораблей, 3-ю бригаду траления, 292-й и 293-й отдельные зенитно-артиллерийские дивизионы.

К началу 1944 г. была в основном сформирована и Гидрографическая служба Днепропетровской военной флотилии, состоявшая из Гидрографического отдела, 4-го (Киевского) и 3-го (Мозырского) гидрографических районов и манипуляторного отряда. В каждом районе было по одной маневренной гидрографической партии.

В конце июля 1944 г. в состав Гидрографии ДВФ был включен прибывший с Волги 2-й гидрографический район, местом базирования которого стал освобожденный Пинск.

* Зинаид Павлович Грек во время Великой Отечественной войны был заместителем начальника Гидрографической службы Днепропетровской военной флотилии.

Состав 304-й флотилии гидрографов пришел из Днепровской военной флотилии из расформированной Волжской флотилии. Из них был скомплектован почти весь руководящий состав Гидрографической службы ДВФ: начальник Гидрографического отдела — капитан 2 ранга И. Ф. Повоселов, заместитель начальника по вооружению — капитан-лейтенант В. П. Грешин, заместитель начальника по гидрографии — инженер-капитан 2 ранга Н. Е. Ермаков (прибыл из ГУ ВМФ), начальник организационно-планового отделения — инженер-капитан Г. Я. Башилов, начальник штурманского отделения — капитан 3 ранга А. П. Долгов, начальник отделения гидрографического обслуживания — инженер-капитан В. И. Рязанцев, начальник отделения навигационного оборудования — инженер-капитан О. П. Лейпес, начальник военно-лоцманской службы — капитан 1 ранга И. А. Колесников, начальник 4-го гидрографического района — лейтенант А. И. Шатов, начальник 3-го гидрографического района — капитан-лейтенант Е. Г. Бердяев, начальник 2-го гидрографического района — инженер-капитан И. Ф. Ломакин, командир манипуляторного отряда — старший лейтенант А. А. Кучеренко.

Почти все офицеры были коммунистами или комсомольцами. В связи с тем что в Гидрографическом отделе ДВФ заместителя начальника отдела по политической части не было, вопросы политического обеспечения деятельности подразделений Гидрографической службы ДВФ были возложены на заместителя начальника штаба флотилии по политической части. Такая организация политического обеспечения оправдала себя, так как Гидрографический отдел ДВФ в организационном и оперативном отношении был тесно связан со штабом ДВФ.

ПЕРВЫЕ ЗАДАНИЯ

Важнейшей задачей Гидрографической службы ДВФ в весну 1944 г. являлась подготовка к обеспечению боевой деятельности кораблей флотилии и их бесперебойного движения по рекам Днепровского бассейна.

Решение этой задачи затруднялось чрезвычайно тяжелой обстановкой, возникшей на Днепре, Припяти и Березине: было почти полностью разрушено навигационное ограждение, на фарватерах лежали затонувшие суда, баржи, автомашины и танки, реки были преграждены разрушенными мостами и свайными переправами.

Восстановление навигационного ограждения возлагалось в основном на манипуляторный отряд. Были приняты меры по его тщательной экипировке и целеустремленной боевой подготовке.

а протраленные полосы ограждались бакенами, положение которых закреплялось на местности створами.

После расчистки рек и судоходных проходов в подорванных мостах, выполненной речным аварийно-спасательным отрядом флотилии, все проходы были протралены жестким тралом.

В конце марта 1944 г., сразу после вскрытия рек, из Чернигова в Мозырь была переведена 1-я бригада речных кораблей.



И. Ф. Новоселов. 1941 г.

Переход обеспечивали три оперативные гидрографические группы и одна группа гидрографического траления. Гидрографические группы возглавляли: инженер-капитан В. И. Рязанцев (район от Чернигова до устья Десны), лейтенант А. И. Шатов (Днепр — от Киева до устья Припяти) и капитан 3 ранга Н. А. Колесников (Припять — от устья до г. Мозыря). Во главе группы гидрографического траления стоял капитан-лейтенант Е. Г. Бердяев.

Требовалось расчистить и протралить проходы в свайных переправах, оградить фарватер, составить указания для плавания по Днепру и Припяти. Особо сложной оказалась обстановка на Припяти, где навигационное ограждение было выставлено лишь местами, имелись две неразобранные переправы и минная банка, выставленная еще в 1941 г. Пинской флотилией. Гидрографическое обеспечение боевого траления на указанном участке осуществлял старший лейтенант Е. Д. Ильин.

Группа гидрографического траления протрала проходы в 20 мостах и временных переправах, проверила ограждение.

Проводку кораблей гидрографические группы осуществляли совместно с лоцманами: два лоцмана вели первый эшелон (основные силы бригады) и один — второй эшелон. Обеспечивавший проводку гидрограф находился на головном катере первого эшелона. Благодаря организованной и напряженной работе гидрографов путь на Мозырь для кораблей 1-й бригады был открыт.

Впервые после изгнания фашистов с Днепра столь большая группа кораблей прошла по восстановленному фарватеру без аварий.

В ночь с 22 на 23 апреля 1944 г. 1-я бригада речных кораблей высадила разведывательный десант у села Багримовичи на реке Припять. 19 и 20 апреля перед высадкой десанта группа манипуляторного отряда под командованием младшего лейтенанта Шапошникова провела навигационно-гидрографическую разведку района высадки и определила места, где надлежало поста-

В БЕЛОРУССКОЙ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ОПЕРАЦИИ

На реке Березина

Целью Белорусской стратегической операции был разгром немецкой группы армий «Центр» и полное освобождение Белоруссии с последующим выходом советских войск к границам Восточной Пруссии.

Задачей Днепровской военной флотилии являлось содействие войскам 1-го Белорусского фронта в наступлении на бобруйском направлении и вдоль реки Припять на Лунинец и Пинск. Исходя из этой общей задачи, Гидрографическая служба флотилии должна была обеспечить быстрое продвижение кораблей по рекам Днепр, Припять, Березина и их боевые действия.

На первом этапе Бобруйской операции командование 1-го Белорусского фронта своей оперативной директивой от 12 июня 1944 г. поставило перед флотилией в качестве главных задач: артиллерийской поддержкой и высадкой десантов содействовать наступлению 65-й армии (105-й и 11-й стрелковых корпусов) вдоль Березины;

с началом отхода противника стремительно преследовать его по Березине в направлении на Бобруйск;

оказывать содействие войскам фронта в переправах через Березину;

обеспечить противоминную оборону Березины во время подготовки и проведения операции.

Еще в мае 1944 г. река Березина не рассматривалась как главное операционное направление для боевой деятельности флотилии, поэтому подготовка реки к боевым действиям в гидрографическом отношении велась небольшими силами.

С начала мая на ней с перерывами работала группа гидрографов в составе инженер-капитана Г. Я. Башилова, капитана 3 ранга Н. А. Колесникова и военного лодмана И. А. Щербакова. В задачу группы входил сбор навигационно-гидрографических сведений о реке путем рекогносцировки и обработки информации, поступающей от военно-восстановительного отряда.

Группа установила, что навигационные условия на Березине в межень неблагоприятны для плавания кораблей флотилии, так

как глубины на перекатах уменьшаются до 60 см. Тогда же выяснилось, что река в районе села Шацилки преграждена разрушенным железнодорожным мостом и несколькими свайными переправами.

Дневное навигационное ограждение успели восстановить лишь от устья реки до села Отрубы, ибо только в пределах этого участка имелись бакенщики. Лоцманская карта реки отсутствовала, не была еще произведена рекогносцировка реки от села Шацилки до села Здудичи (у линии фронта). Не имелось сведений о навигационно-гидрографическом состоянии Березины территории, занятой противником.

В июне в связи с получением директивы командования 1-го Белорусского фронта о подготовке Бобруйской операции Гидрографическая служба ДВФ приняла срочные меры по обеспечению на реке боевых действий кораблей флотилии.

В железнодорожном мосту и в свайных переправах были сделаны проходы, началось срочное восстановление навигационного ограждения на освобожденном участке реки до села Шацилки.

К 15 июня Гидрографический отдел ДВФ составил по разрозненным материалам прежних лет и отпечатал в 10 экземплярах схематическую лоцманскую карту Березины от устья до села Паричи. Качество карты было удовлетворительным, что подтвердила проверка ее на местности. К этому же времени бакенщики под руководством капитана 3 ранга Н. А. Колесникова выставили на 30-километровом отрезке фарватера между селами Отрубы и Шацилки дневное навигационное ограждение.

К 18 июня 1-я бригада речных кораблей была проведена инженер-капитаном Г. Я. Башиловым, капитаном 3 ранга Н. А. Колесниковым, капитаном 3 ранга Г. П. Москвинным и лоцманом И. А. Щербаковым от устья Березины в район села Шацилки. На следующий день сюда прибыли с Припяти манипуляторный отряд и маневренная гидрографическая партия (начальник партии — старший лейтенант В. С. Гречин). Общее руководство гидрографическими подразделениями на Березине возглавил заместитель начальника Гидрографического отдела ДВФ капитан-лейтенант В. П. Грек.

Произведя гидрографическую разведку плеса реки от села Шацилки до линии фронта, старший лейтенант А. А. Кучеренко обнаружил неразводную свайную переправу, недавно построенную армейскими частями. Силами манипуляторного отряда и армейских саперных подразделений 20 июня в переправе был сделан проход, где затем саперы поставили разводную часть на понтонах.

Манипуляторный отряд с помощью военно-восстановительного отряда установил на 20-километровом участке дневное навигационное ограждение до линии фронта. У мостов выставили манипуляторные посты.

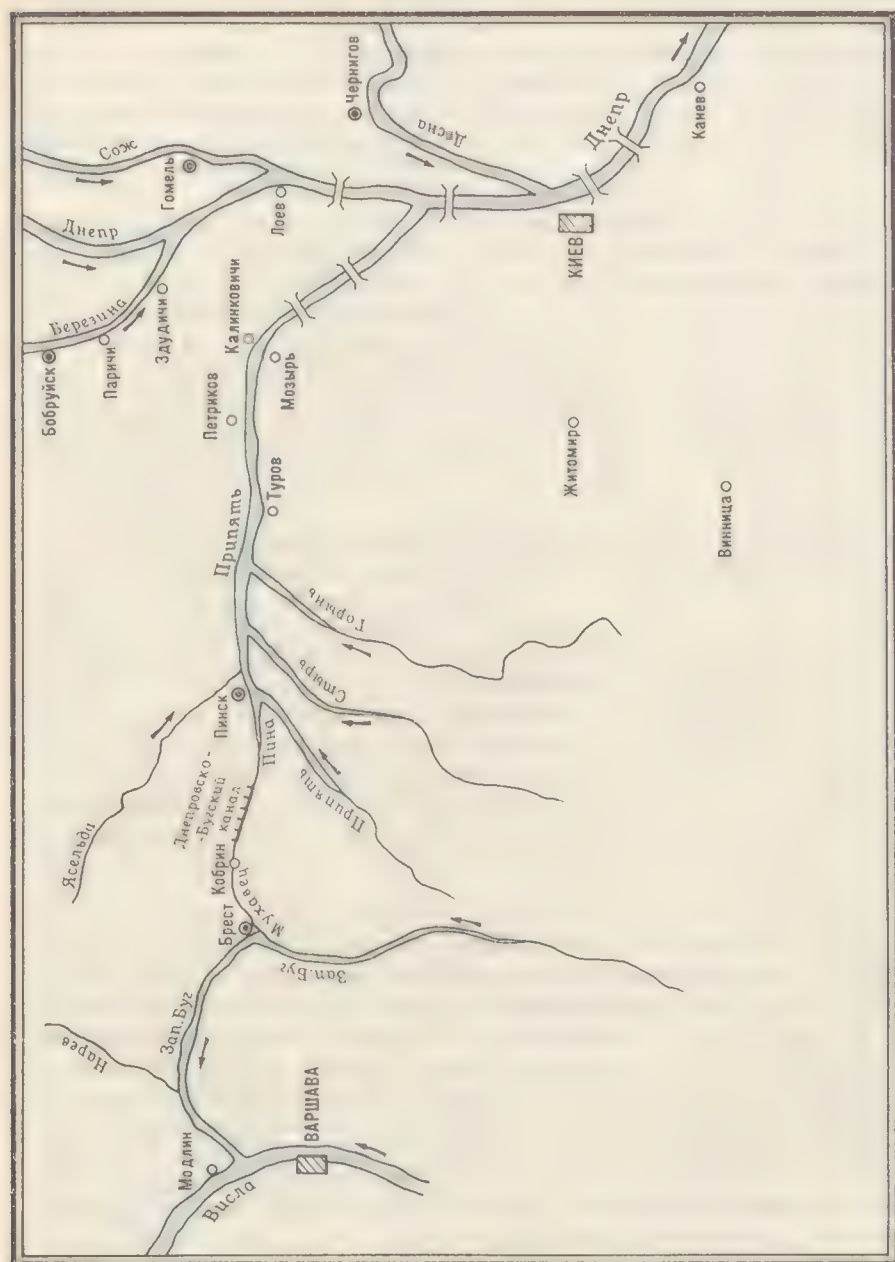


Схема 26. Район действий Днепровской военной флотилии в 1944 г.

К 22 июня на корабли 1-й бригады были выданы топографические и лоцманские карты, доставленные на самолете из Киева. А к 25 июня маневренная гидрографическая партия изготовила четыре артиллерийских планшета масштаба 1 : 50 000.

Для наблюдения за уровнем воды в реке у моста в Шацк маневренная партия установила временный водомерный пост. Сведения о глубинах на перекатах сообщали на пост бакенщики. Общий список глубин на перекатах переправляли с поста в штаб 1-й бригады речных кораблей.*

Пурнелис и радист Березинские также выехали на реку. В течение суток они обнаружили, что глубины на перекатах не падали ниже 140 см, что существенно облегчало действия кораблей флотилии.

По разведывательным данным, полученным от сухопутных войск, на Березине от линии фронта до Бобруйска имелись сооружения, которые могли осложнить действия флотилии (минированное боновое заграждение у села Здудичи, шоссейный свайный мост у села Судовица). Сведения о наличии заграждений на Березине севернее линии фронта и о проходимости реки у мостов отсутствовали.

На основании полученных данных был составлен план гидрографического обеспечения продвижения боевых кораблей флотилии вверх по реке. На головном корабле 1-й бригады был обеспечен запас гидрограф. За основной группой головных кораблей в полетером улаживали следовый гидрографический катер с частью личного состава манипуляторного отряда. С этого катера производилась установка навигационного ограждения (преимущественно вех, втыкавшихся в грунт) для обеспечения перехода второго и последующих эшелонов бригады.

Командный пункт руководителя группы гидрографического обеспечения располагался при штабе бригады, где находились также капитан 3 ранга Н. А. Колесников, лоцман И. А. Щербakov и радист манипуляторного отряда.

Наступление двобоем против 1-го Бобруйского фронта на Бобруйск — направлении началось утром 24 июня 1944 г. В результате упорных боев к исходу 25 июня наши войска прорвали оборону противника на главном направлении на 12 км. Однако соединения 65-й армии, наступавшие вдоль Березины, встретили упорное сопротивление и задержаны, опиравшихся на укрепленные пункты Здудичи, Судовица и Паричи. Соединения фланговых укреплений силами фронта, наносившим удар в обход Бобруйска с юго-запада, поэтому командующий 65-й армией потребовал от 105-го стрелкового корпуса и 1-й бригады речных кораблей ликвидировать здудичинско-паричинскую группировку противника.

* ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 271, л. 24.

Воспользовавшись 25 июня 1944 г. наступлением советских войск на флотилию, высадили тактический десант из 20 июня части 105-го стрелкового корпуса при содействии десанта 11-й бригады. Команде 1-й бригады овладели районом Звудин — Суловина, создав условия для наступления на Нарву и соединение с войсками 26 июня советские вонеса при содействии артиллерии фронта и 1-й бригады речных кораблей отбили у противника важный опорный пункт — Нарву.

Полтора года в Югославии, естественно, и характерные подходы к делу и к отношениям с местными коммунистами и диспутами. Страны эти были оккупированы. Под оккупацией, конечно, было. Сторонники коммунизма — не ушли на добровольные работы, фактически, — были, конечно, в бедности, — были, — в 1945, — в 1946, — в 1947, — в 1948, — в 1949, — в 1950, — в 1951, — в 1952, — в 1953, — в 1954, — в 1955, — в 1956, — в 1957, — в 1958, — в 1959, — в 1960, — в 1961, — в 1962, — в 1963, — в 1964, — в 1965, — в 1966, — в 1967, — в 1968, — в 1969, — в 1970, — в 1971, — в 1972, — в 1973, — в 1974, — в 1975, — в 1976, — в 1977, — в 1978, — в 1979, — в 1980, — в 1981, — в 1982, — в 1983, — в 1984, — в 1985, — в 1986, — в 1987, — в 1988, — в 1989, — в 1990, — в 1991, — в 1992, — в 1993, — в 1994, — в 1995, — в 1996, — в 1997, — в 1998, — в 1999, — в 2000, — в 2001, — в 2002, — в 2003, — в 2004, — в 2005, — в 2006, — в 2007, — в 2008, — в 2009, — в 2010, — в 2011, — в 2012, — в 2013, — в 2014, — в 2015, — в 2016, — в 2017, — в 2018, — в 2019, — в 2020, — в 2021, — в 2022, — в 2023, — в 2024, — в 2025, — в 2026, — в 2027, — в 2028, — в 2029, — в 2030, — в 2031, — в 2032, — в 2033, — в 2034, — в 2035, — в 2036, — в 2037, — в 2038, — в 2039, — в 2040, — в 2041, — в 2042, — в 2043, — в 2044, — в 2045, — в 2046, — в 2047, — в 2048, — в 2049, — в 2050, — в 2051, — в 2052, — в 2053, — в 2054, — в 2055, — в 2056, — в 2057, — в 2058, — в 2059, — в 2060, — в 2061, — в 2062, — в 2063, — в 2064, — в 2065, — в 2066, — в 2067, — в 2068, — в 2069, — в 2070, — в 2071, — в 2072, — в 2073, — в 2074, — в 2075, — в 2076, — в 2077, — в 2078, — в 2079, — в 2080, — в 2081, — в 2082, — в 2083, — в 2084, — в 2085, — в 2086, — в 2087, — в 2088, — в 2089, — в 2090, — в 2091, — в 2092, — в 2093, — в 2094, — в 2095, — в 2096, — в 2097, — в 2098, — в 2099, — в 2100, — в 2101, — в 2102, — в 2103, — в 2104, — в 2105, — в 2106, — в 2107, — в 2108, — в 2109, — в 2110, — в 2111, — в 2112, — в 2113, — в 2114, — в 2115, — в 2116, — в 2117, — в 2118, — в 2119, — в 2120, — в 2121, — в 2122, — в 2123, — в 2124, — в 2125, — в 2126, — в 2127, — в 2128, — в 2129, — в 2130, — в 2131, — в 2132, — в 2133, — в 2134, — в 2135, — в 2136, — в 2137, — в 2138, — в 2139, — в 2140, — в 2141, — в 2142, — в 2143, — в 2144, — в 2145, — в 2146, — в 2147, — в 2148, — в 2149, — в 2150, — в 2151, — в 2152, — в 2153, — в 2154, — в 2155, — в 2156, — в 2157, — в 2158, — в 2159, — в 2160, — в 2161, — в 2162, — в 2163, — в 2164, — в 2165, — в 2166, — в 2167, — в 2168, — в 2169, — в 2170, — в 2171, — в 2172, — в 2173, — в 2174, — в 2175, — в 2176, — в 2177, — в 2178, — в 2179, — в 2180, — в 2181, — в 2182, — в 2183, — в 2184, — в 2185, — в 2186, — в 2187, — в 2188, — в 2189, — в 2190, — в 2191, — в 2192, — в 2193, — в 2194, — в 2195, — в 2196, — в 2197, — в 2198, — в 2199, — в 2200, — в 2201, — в 2202, — в 2203, — в 2204, — в 2205, — в 2206, — в 2207, — в 2208, — в 2209, — в 2210, — в 2211, — в 2212, — в 2213, — в 2214, — в 2215, — в 2216, — в 2217, — в 2218, — в 2219, — в 2220, — в 2221, — в 2222, — в 2223, — в 2224, — в 2225, — в 2226, — в 2227, — в 2228, — в 2229, — в 2230, — в 2231, — в 2232, — в 2233, — в 2234, — в 2235, — в 2236, — в 2237, — в 2238, — в 2239, — в 2240, — в 2241, — в 2242, — в 2243, — в 2244, — в 2245, — в 2246, — в 2247, — в 2248, — в 2249, — в 2250, — в 2251, — в 2252, — в 2253, — в 2254, — в 2255, — в 2256, — в 2257, — в 2258, — в 2259, — в 2260, — в 2261, — в 2262, — в 2263, — в 2264, — в 2265, — в 2266, — в 2267, — в 2268, — в 2269, — в 2270, — в 2271, — в 2272, — в 2273, — в 2274, — в 2275, — в 2276, — в 2277, — в 2278, — в 2279, — в 2280, — в 2281, — в 2282, — в 2283, — в 2284, — в 2285, — в 2286, — в 2287, — в 2288, — в 2289, — в 2290, — в 2291, — в 2292, — в 2293, — в 2294, — в 2295, — в 2296, — в 2297, — в 2298, — в 2299, — в 2300, — в 2301, — в 2302, — в 2303, — в 2304, — в 2305, — в 2306, — в 2307, — в 2308, — в 2309, — в 2310, — в 2311, — в 2312, — в 2313, — в 2314, — в 2315, — в 2316, — в 2317, — в 2318, — в 2319, — в 2320, — в 2321, — в 2322, — в 2323, — в 2324, — в 2325, — в 2326, — в 2327, — в 2328, — в 2329, — в 2330, — в 2331, — в 2332, — в 2333, — в 2334, — в 2335, — в 2336, — в 2337, — в 2338, — в 2339, — в 2340, — в 2341, — в 2342, — в 2343, — в 2344, — в 2345, — в 2346, — в 2347, — в 2348, — в 2349, — в 2350, — в 2351, — в 2352, — в 2353, — в 2354, — в 2355, — в 2356, — в 2357, — в 2358, — в 2359, — в 2360, — в 2361, — в 2362, — в 2363, — в 2364, — в 2365, — в 2366, — в 2367, — в 2368, — в 2369, — в 2370, — в 2371, — в 2372, — в 2373, — в 2374, — в 2375, — в 2376, — в 2377, — в 2378, — в 2379, — в 2380, — в 2381, — в 2382, — в 2383, — в 2384, — в 2385, — в 2386, — в 2387, — в 2388, — в 2389, — в 2390, — в 2391, — в 2392, — в 2393, — в 2394, — в 2395, — в 2396, — в 2397, — в 2398, — в 2399, — в 2400, — в 2401, — в 2402, — в 2403, — в 2404, — в 2405, — в 2406, — в 2407, — в 2408, — в 2409, — в 2410, — в 2411, — в 2412, — в 2413, — в 2414, — в 2415, — в 2416, — в 2417, — в 2418, — в 2419, — в 2420, — в 2421, — в 2422, — в 2423, — в 2424, — в 2425, — в 2426, — в 2427, — в 2428, — в 2429, — в 2430, — в 2431, — в 2432, — в 2433, — в 2434, — в 2435, — в 2436, — в 2437, — в 2438, — в 2439, — в 2440, — в 2441, — в 2442, — в 2443, — в 2444, — в 244

ными подразделениями и службой пути, была подготовлена к боевым действиям.

На всем этом участке выставили поперечные минные заграждения. От мозырского железнодорожного моста до устья реки Птичь (на протяжении 33 км) была построена линия минных заграждений: сплошное ограждение минными заграждениями фарватера. Перевальные столбы были оборудованы фонарями: защитными козырьками, делавшими огни невидимыми с самолетов.

С началом навигации бакенщики закрепили за постами минного наблюдения флотилии, хорошо обеспеченными средствами связи. Эта мера позволила своевременно получать и передавать информацию о глубинах на перекатах и дала возможность управлять светящими средствами навигационного оборудования. Бакенщики ежедневно в 19 ч. являлись на посты наблюдения за распоряжениями о зажигании огней, передавали им сюда начальником 3-го гидрографического района в те моменты, когда предполагался ночной переход кораблей или

В разрушенном мозырском железнодорожном мосту был протрален и огражден запасной проход. На участке от моста до устья реки Птичь произвели рекогносцировку и частично восстановили опорную геодезическую сеть (восемь триангуляционных пунктов), необходимую для привязки огневых позиций кораблей флотилии, произвели рекогносцировку правого берега Припяти от устья Птичи до города Петриков.

Лоцманская карта на район от устья Припяти до реки Случь была откорректирована по местности. Путем осмотра реки с берега и опроса местных жителей определили положение фарватера и наличие навигационных ориентиров на ее берегах.

Для бронекатеров 1-й бригады речных кораблей были составлены четыре огневых плана. Стрельбы катеров реактивными снарядами обеспечивались четырьмя ведущими и четырьмя секущими створами.

В мае—июне в ходе подготовки к наступлению было восстановлено еще 5 триангуляционных знаков, выставлены временные пирамиды и вехи на 14 опорных точках. Эту работу выполнили начальник гидрографической части 3-го гидрографического района инженер-лейтенант З. С. Борисов и производитель работ Паршин.

Служба пути регулярно передавала в 3-й гидрографический район информацию о габаритах фарватера на всем освобожденном участке Припяти.

В связи с переброской на Березину 1-й бригады речных кораблей 17 июня туда же были направлены манипуляторный отряд и маневренная гидрографическая партия; поэтому прорыв 2-й бригады речных кораблей вверх по Припяти до устья Птичи

1. В. Г. Голубинский. Район должен был существовать только в виде административного центра.

[illegible]

Нагрудники: 200 руб. Шей: 100 руб. Рукава: 100 руб. Брюки: 100 руб. Обувь: 100 руб. Аксессуары: 100 руб. Итого: 700 руб.

Боробром ДВФ: модернизация действующей сети 61,8 км трассы, восстановление фарфоровых труб Промысла в долине устья на перирекем участке, а также восстановление существующей линии трассы, путем замены участков и замены балласта опорных столбов, прокладка (Колчановск), Восточная, Деловая, Борки, Гала, Гринландия и др.

Узнавкам наступления, вышедших 61-2 армии 3 июля, командующий войсками обороны, генерал-полковник Александр Душинкин, в своем сообщении в ЦК ВКП(б), отмечая, что с начала 1942 г. при активной помощи и поддержке моряков из республик союзных стран 13 тысяч человек выжили в интернациональном лагере выживших на этом направлении — город Ленин.

Политический географический обобщенный атлас 1:250 000, первая редакция, издана на Принимательском 1.2.1994 г. географический район не признан, признан 2-й вариант Е. В. Леонова.

10 июня на первом заседании приемлемый и всеми одобренный вариант устава Сарытальского была коллектив одобрил П. Ф. Кавенко, а также Н. Н. Антонов (засед. Гидрометеоролог. центр 1964 год). Решено подписать в Сарытальском «рубрику проекта», чтобы этот документ был опубликован, и был поставлен. При этом была убит метео. А. С. Давыдов, а также Н. Н. Антонов, метеоролог.

В итоге в серии Монери подобно с Тюрингием достигаются следующие результаты: Д. Д. Тюринг вместе с индивидуальным стрижком, плетением и ультракоротким стрижком и с индивидуальными бритьем-стрижкой.

своей задачей вверженном в реку Н. А. Колесниковым. У него
был на гидрографическом катере догнали у сел. Доросевичах
Дорошевичи, Припять, Припять, Припять, Припять, Припять, Припять

С 1 июля по 11 июля катерах 2БРК обеспечивающими гидро
графами были инженер-лейтенант З. С. Борисов (на голов
ной) и инженер-лейтенант Е. Г. Бердяев (на втором). На брон
етополас 10АВ обеспечивающими гидрографами шли старший
лейтенант И. С. Гречин и лейтенант И. И. Сигин.

На пути в Доросевичах (около 60 км от устья реки Прип
имелось очень мало средств навигационного оборудования.
Стало ясно, что следовавшие за головной
группой эшелоны, баржи со снабжением
и шедшие из Киева плавающие бата
реи будут испытывать трудности в про
ходе

Силами манипуляторного отряда,
располагавшего одним катером, можно
было оградить за сутки не более 15 км
фарватера, а боевые корабли проех
дили по 25—40 км. Поэтому группе
А. И. Глушко было поручено ограждать
сложные перекаты, а манипуляторному
отряду (им временно командовал
Н. А. Колесников) — осуществлять моби
лизацию оставшихся в ближайших селе
ниях батальонов и обстановка стар
шин.

Мобилизация позволила существенно
ускорить восстановление фарватера. Теп
ерь за сутки на 30—40-километровом участк
батальоны успевали выполнить работу до подхода головной
группы бронепатролей. Но самое важное — фарватер становился
постоянно действующим и обслуживаемым.

Во время боев на Припяти глубины на лимитированных участ
ках падали до 90 см, сильно затрудняя судоходство. В районе
сел Бережцы, что в 44 км от Пинска, бронекатера пришлось
проводить по узкому корыту переката, а некоторые даже не
таскивать тральной лебедкой. Для углубления этого переката
использовали глубинные бомбы.

В период с 3 по 11 июля из Киева к Пинску было перебро
шено много самоходных артиллерийских орудий, проводку кото
рых обеспечили инженер-капитан 1 ранга Н. Е. Ермаков и лодман
Одрин. Сложный фарватер затруднял переход, на ряде перека
тов плавающие батареи пришлось перетаскивать с помощью тральщи
ков, а один перекат (с глубиной 70 см) углублять глубинными
бомбами.



Е. Г. Бердяев. 1945

Батарей сводных артиллерийских бригаад и приняли участие в боях на Неве. В этих боях гидрографы опять понесли потери. В результате орудийных обстрелов вражеских позиций в рубку головной батареи 2-й бригады гидрографов на реке Ясельда был убит командир батареи и тяжело ранен командир-лейтенант Э. Е. Вершин.

Как и в Бобруйской операции, Днепровская военная флотилия в Припяти выполняла задачи, поставленные перед ней командованием 1-го Белорусского фронта.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 июля 1944 г. Днепровская военная флотилия 1-го и 2-го Припятьских отрядов была награждена орденом Красного Знамени. Командование флотилии в свою очередь высоко оценило навигационно-гидрографическое обеспечение боевых действий кораблей флотилии и наградило орденами и медалями наиболее отличившихся гидрографов — матросов и офицеров.

НА ЗАПАДНОМ БУГЕ

В результате Люблинско-Брестской операции (18 июля 2 августа 1944 г.) войска 1-го Белорусского фронта разгромили значительную группировку противника, прикрывавшую ориентированное на Варшаву стратегическое направление, и заставили отступить на левом берегу Вислы южнее Варшавы в районе городов Магнушев и Пулавы. Войска правого крыла 1-го Белорусского фронта заняли плацдарм на реке Нарев севернее Варшавы в районе города Сероцк, где упорные бои продолжались до декабря 1944 г.

Выход советских войск к Висле потребовал переразвертывания Краснознаменной Днепровской военной флотилии с Припяти на Западный Буг для содействия сухопутным войскам на этом направлении и для последующих действий кораблей флотилии в бассейнах Вислы и Одера.

Окончательное решение о перебазировании флотилии на Западный Буг командование 1-го Белорусского фронта приняло 25 июля 1944 г.

В период с 16 июля по 26 августа 1944 г. офицеры штаба флотилии при участии гидрографов капитан-лейтенанта В. П. Грека, инженер-капитана 2 ранга Н. Е. Ермакова, капитан-лейтенанта Е. Г. Бердяева, капитана 3 ранга Г. П. Минина, инженер-капитана М. Б. Цундера и лейтенанта Н. И. Сигина обследовали Днепровско-Бугский канал, произвели гидрографическую разведку Вислы в районе города Демблин и Западного Буга от Бреста до города Малкина Гурна в целях установления возможности перехода кораблей.

стало известно, что гидротехнические сооружения Днепровско-Бугского канала разрушены, а Западный Буг от Бреста на запад непроходим из-за мелководности и большого количества препятствий. Перебросить корабли флотилии линии фронта можно только по железной дороге.

С 5 по 12 сентября капитан-лейтенант Е. Г. Бердяев, старший инженер-лейтенант З. С. Борисов, лейтенант А. Н. Ивлев и техник Е. А. Киреев выполнили гидрографическую разведку Западного Буга на участке между Малкиной Гурной и Кашинем. В результате разведки и выполненной аэрофотосъемки реки (см. об этом ниже) на участке от Малкиной Гурны до Сероцка протяженностью 99 км было обнаружено 93 песчаных и каменистых переката с глубинами от 100 до 35 см. 5 свайных переправ, 10 мостов, 10 мостовых сооружений и шоссейный мост у города Вышнего. В ходе разведки фаворат местами был обозначен воткнутыми в грунт вехами.

К 10 августа основные соединения и части флотилии сосредоточились в Пинске (1-я бригада речных кораблей) и в Мозыре (2-я бригада). После длительных поисков и подготовки места доставки эшелонов корабли флотилии было решено доставить по железной дороге на станцию Тремблінка вблизи Малкиной Гурны, где их намечалось спустить на воду. Отсюда корабли можно было по Западному Бугу выдвинуть к линии фронта в районе устья реки Нарев, а в последующем ввести в Вислу.

Чтобы провести корабли к линии фронта, надо было расчистить фарватер у разрушенных переправ и мостов, углубить перекаты. Эта задача возлагалась на группу навигационно-гидрографического обеспечения.

8 сентября в Малкину Гурну прибыла основная часть группы обеспечения. 11 сентября сюда же был доставлен первый эшелон с кораблями 1-й бригады. С ним прибыла маневренная гидрографическая партия в составе старшего лейтенанта В. С. Гречина и лейтенанта Н. И. Сигина.

Лейтенант Н. И. Сигин приступил к ограждению фарватера вниз от Малкиной Гурны. К этому времени силами инженерного отдела штаба флотилии и аварийно-спасательного отряда была закончена расчистка судоходных пролетов в разрушенных мостах и переправах у Малкиной Гурны.*

Готовясь к проводке, требовалось прежде всего найти способ создания карты с речной обстановкой. По договоренности с командованием авиации фронта была выполнена маршрутная аэрофотосъемка Западного Буга в масштабе 1:10 000. Получен-

ные снимки позволили ясно представить характер русла реки, что сослужило неоценимую службу при проводке кораблей.

Для изучения реки использовалась и схематическая карта, составленная фотограмметристом Л. С. Федоровым. Береговую ситуацию для этой карты он взял с топографической карты, откорректированной по аэрофотоснимкам. Русло реки было обозначено изобатами и ориентировочно нанесенным фарватером. Для проверки правильности масштаба снимков по снимкам был выполнен промер, по результатам которого составили шкалу соответствия глубин оттенкам на аэрофотоснимках (вода была прозрачной, и мелкие места на снимках выглядели светлыми).

В период подготовки к проводке состоялись консультации с работниками службы пути о возможности углубления перекатов с помощью взрывов. В районе Малкиной Гурны произвели опытное углубление двух песчаных перекатов путем сбрасывания с движущегося полуглиссера толовых зарядов. Глубины удалось увеличить на 25—35 см, но всего на 1—2 ч.

Из Днепровско-Двинского военно-восстановительного управления был вызван специалист по сооружению и установке плетней вдоль фарватера в целях углубления перекатов путем промывания их течением, а также путем создания запруд на время перхода кораблей.

Проводка 1-й бригады речных кораблей началась 14 сентября, сразу после разгрузки первого эшелона, прибывшего из Пинска. На 3-м километре встретили трудный перекат с глубинами 35—40 см. Попытки существенно углубить перекат взрывами результата не дали, и бронекатера пришлось перетаскивать с помощью тракторов.

Из-за медленного продвижения кораблей 1-й бригады через перекаты возникла необходимость значительного усиления гидрографического обеспечения проводки. Поэтому командование флотилии приказом от 15 сентября создало специальный отряд проводки в составе двух маневренных гидрографических партий (по одной на каждую бригаду речных кораблей), 2-го и 3-го гидрографических районов (также по одному на бригаду), манипуляторного отряда и флагманских гидрографов.

Отряду придали 10 минеров, подготовленных для работы в легких водолазных костюмах, для подрывных и дноуглубительных работ на перекатах, взвод строительной роты и саперный взвод, аварийно-спасательный отряд, состоявший из пяти водолазно-подрывных групп, гидромонитор и пять полуглиссеров. Для оказания помощи в проводке было создано и оперативно включено в состав отряда специальное подразделение — понтонный батальон. Командиром отряда проводки назначили капитан-лейтенанта В. П. Грека.

Всего из состава гидрографии КДФ в обеспечении проводки кораблей участвовали 17 офицеров и 15 старшин и матросов.

А. И. Сидоркин — гидрограф бригады противоминного траления старший лейтенант Е. Д. Ильин.



А. И. Сидоркин (слева)

Для обеспечения проводки кораблей 2-й бригады в ее распоряжение была придана группа подрывников-водолазов из состава аварийно-спасательного отряда флота.

1-я бригада речных кораблей прошла путь от Малкиной Гурки до Кани Польской 25 км) за 11 суток, а 2-я бригада по подполковнику фарватеру от Малкиной Гурки до Вышкова (11 км) — за 10 суток. Ускоренный переход 2-й бригады способствовал также подъему воды в реке на 40 см.

К 17 октября Красноводская Днепровская военная флотилия сосредоточилась в районе Кани Польской и Вышкова, а к исходу 18 октября бронекатера и плавучие батареи заняли огневые позиции вблизи линии фронта.

Наступление войск 1-го Белорусского фронта на Сероцком плацдарме началось 19 октября и продолжалось до 28 октября. 29 октября фронт перешел к обороне, готовясь к дальнейшему наступлению на висло-одерском направлении.

29 октября наступление наших войск на Сероцком плацдарме началось. Флотилия активно содействовала наступлению наших войск, осуществляя артиллерийскую поддержку и высадку тактических десантов, а с переходом фронта к обороне, в период с 29 октября по 16 декабря 1944 г., осуществляла систематическую артиллерийскую поддержку приречных флангов сухопутных войск.

Выходившие из устья Днепра флотилийные катера и плавучие батареи поддерживали наступление наших войск на Сероцком плацдарме, выполняя гидрографическую разведку фарватера и обеспечивая проход кораблей на Западном Буге у Сероцкого плацдарма, выполняли гидрографическую разведку фарватера и обеспечивали проход кораблей на Западном Буге и Нареве, обеспечивали высадку тактических десантов на флангах противника — у села Демба и у Сероцка.

Гидрографическую разведку участка Западного Буга 15 октября выполнила группа гидрографов под руководством флагманского гидрографа 1-й бригады речных кораблей техника-лейтенанта Е. А. Киреева; к 19 октября выявленный фарватер был огражден вехами.

20 октября был высажен тактический десант у Сероцка. При обследовании фарватера в устье реки Нарев, по которому затем корабли 1-й бригады прошли к месту высадки, был смертельно

* ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 273, л. 35.

Дальнейший путь Краснознаменной Днепровской флотилии шел через Вислу, Одер и Шпрее. Вместе с войсками Красной Армии моряки-днепровцы участвовали в штурме фашистского логова — Берлина.

До Одера и Шпрее шли с кораблями флотилии и гидрографы. Многие из них за боевые подвиги были награждены орденами и медалями. В Берлине





В. К. БУБНОВ

Контр-адмирал-инженер в отставке

НА ТИХОМ ОКЕАНЕ



Гидрографическая служба Тихоокеанского флота к началу Великой Отечественной войны выполняла большую работу по навигационно-гидрографическому обеспечению плавания кораблей и судов военного флота на дальневосточных морях.

Значительное внимание уделяли гидрографы-тихоокеанцы гидрографическому изучению морей Дальнего Востока. Наиболее широкий размах гидрографические исследования приобрели в 1937 г., когда был создан Тихоокеанский флот.

В 1937 и 1938 гг. Гидрографическая служба ТОФ пополнена кораблями «Полярный», «Партизан», что позволило обеспечить выполнение большого объема гидрографических исследований в Японском, Охотском и Беринговом морях. Материалы исследований послужили основой для составления морских навигационных карт и руководств для плавания на моря Дальнего Востока. Корабли Тихоокеанского флота и суда гражданских ведомств были полностью обеспечены навигационными

Константинович Бубнов во время Великой Отечественной войны занимал должность начальника Гидрографической службы Тихоокеанского флота.

последним: в такие специфические моменты войны советские гидрографы выжили и усвоили ценный опыт.

В центре внимания Гидрографической службы Тихоокеанского флота в предвоенный период находилась совершенствование навигационных возможностей на морском театре. В это время были мобилированы таланты таких капитанов, как Чижиков, Бородин, Билибин, Хинштейн, Петрович, Билибин и др. В 1934 г. был введен в действо первый радиокомпас. В 1941 г. на побережьях морей Дальнего Востока функционировали уже 27 радиостанций.

В течение 30-х годов Гидрографической службой Тихоокеанского флота создавались миннозачистные отряды, в которые направлялись опытные офицеры-гидрографы и подготовленные специалисты из стариков и матросов.

Большое внимание Гидрографической службы уделяла миннозачистным работам, стараясь обеспечить безопасность судоходства, а также с этой целью Гидрографической службой и гидрографическими учреждениями стояла задача обеспечить личный состав миннозачистных батальонов необходимыми знаниями и помочь им в работе с приборами.

В этих целях при Гидрографической службе, а также в отдельных гидрографических районах были образованы миннозачистные клубы, где были созданы группы по интересам моряков и штурманскими электриками. В прибрежном гидрографическом отделе ежегодно проводились сборы штурманов. На сборах обсуждались вопросы о кораблевождении, штурманской технике, разбирались случаи навигационных ошибок.

В июне 1941 года на Дальнем Востоке находилась 1-я армия, направленная на защиту границы государства. Гидрографическая служба находилась в 1-й армии. Антикоминтерновская пакта в Германии и открыто японской империализмом пакт о дружбе и союзе. В 1938 г. японская империя оккупировала большую часть провинции Манчжурия. Частей 1-й советской Краснознаменной армии дали решительный отпор японским империалистам, разгромив соединения врага, вторгшегося на нашу землю.

Вместе с армейскими подразделениями активное участие в хасанских событиях принял Тихоокеанский флот. Корабли 7-й морской бригады под командованием капитана 3 ранга С. Г. Горшкова конвоировали транспорты и суда, доставлявшие из Владивостока в бухту Новгородская войска и боевую технику для действующих частей армии.

За отличие в боях у озера Хасан было награждено орденами и медалями 74 тихоокеанца. В списках награжденных находился и гидрограф лейтенант А. Г. Тарасенко, который умело организовал проводку катеров, переброску грузов и техники

реке Тюмень-Ула к месту боевых действий. Группа гидрографов была награждена знаком «Участник Великой Отечественной войны».

Для того чтобы надежно защитить свои дальневосточные границы, Советское государство вынуждено было укрепить на Дальнем Востоке крупные армейские соединения и укрепить военно-морские базы.

Нужно было организовать и гидрографическую службу ГОФ. Во всех военно-морских базах флота были созданы гидрографические части и подразделения. К началу Великой Отечественной войны при Гидрографическом отделе были построены ремонтные мастерские, мастерские по ремонту приборов и маячной аппаратуры, ацетиленовый завод, созданы картография и фотолитография, организована служба вре-

Прошедшие мероприятия способствовали улучшению навигационно-гидрографического обеспечения боевой подготовки флота. Гидрографы принимали активное участие во всех учениях, на которых они отрабатывали методы и формы навигационно-гидрографического обеспечения типовых операций флота. Значительная часть личного состава Гидрографической службы получила опыт взаимодействия с соединениями и частями Тихоокеанского флота.

Можно с уверенностью сказать, что к началу Великой Отечественной войны гидрографы-тихоокеанцы были подготовлены к навигационно-гидрографическому обеспечению боевых действий Тихоокеанского флота, представлявшего грозную силу, способного совместно с армией защитить от врагов Советское Отечество.

В ГОДЫ ВОЙНЫ ПРОТИВ ФАШИСТСКОЙ ГЕРМАНИИ

Первые месяцы. На помощь фронту

Напряженная обстановка на Дальнем Востоке в период войны с фашистской Германией потребовала от дальневосточных армий, Тихоокеанского флота и Краснознаменной Амурской флотилии постоянной боевой готовности, ибо Япония, находясь в сговоре с гитлеровской Германией, могла порвать заключенный с СССР 13 апреля 1941 г. договор о нейтралитете и начать войну.

В первые же дни Великой Отечественной войны Тихоокеанский флот стал выставлять оборонительные минные заграждения на подходах к Владивостоку, Советской Гавани и Петропавловску-Камчатскому.

Гидрографический отдел имел в своем составе 4 гидрографических гидрографических отделения, в которых работали 10 гидрографов. В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел.

В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел. В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел. В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел.



А. И. Жуков (1914 г.)

В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел. В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел.

В 1941 г. при главной базе флота были созданы маневренные гидрографические подразделения. Одним из таких подразделений являлось гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел. В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел.

В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел.

Для гидрографического отделения было создано 10 подразделений, в которых работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел. В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел. В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел.

Кроме гидрографического отделения, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел, в состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел. В состав отдела входило 1 гидрографическое отделение, в котором работали 1 гидрографический отдел и 1 гидрографический отдел.

Следует отметить, что упомянутые выше подразделения появились в последующие годы.

Манипляторная служба, организованная еще до начала Великой Отечественной войны, была значительно усилена: она по-

и доказали, что на территории Польши в 1941 г. не существовало ВРП(Н) и других фашистских организаций.

Идеями патристическим воспитанием во время войны были коммюнисты и комсомольцы.

Летом 1941 г. по указанию Военного совета г. Ленинграда в состав фронта начались формироваться мирные призывы. Из них были сформированы подразделения Гвардейской артиллерии. Среди них были старший лейтенант Савелий Парфенов, лейтенанты Евгений Ермаков, Григорий Хромов, Павел Метельский, старшины Гавриил Хрущев, Иван Куликов, Игорь Кузнецов, Василий Черушиников, младший лейтенант Аркадий Парфенов, Иван Фролов и др.

Лейтенанты Хромов и старшина Метельский в ходе войны были награждены орденом Отечественной войны I степени и орденом Красной Звезды.

Командир батареи лейтенант Павел Метельский в боях на Савелий Парфенов — герой войны. Впоследствии он стал командиром артиллерии в 1-й гвардейской артиллерийской бригаде. Павел Метельский был награжден орденом Отечественной войны I степени и орденом Красной Звезды.

На Юго-Западном фронте был награжден орденом Отечественной войны I степени лейтенант Григорий Хромов, который, командовав артиллерией, уничтожил несколько танков и взял в плен врагов. В боях за Москву Хромов был награжден орденом Отечественной войны I степени и орденом Красной Звезды.

Лейтенант лейтенант Григорий Хромов участвовал в боях за Москву, Ржев, Калининград, Новороссийск, Рязань. Он попал в плен к немцам в 1941 году, но сумел бежать и вернуться в армию. В 1942 году он был награжден орденом Отечественной войны I степени и орденом Красной Звезды.

Гвардии лейтенант комсомолец Павел Чепрасов прославился защитой Ораниенбаумский плацдарм. Во время одного из боев, возглавляя роту морских пехотинцев, Чепрасов был тяжело ранен, но сумел дожить до конца войны. В 1942 году он был награжден орденом Отечественной войны I степени и орденом Красной Звезды.

Беззаветную преданность делу Коммунистической партии показал коммунист старшина Иван Ефимович Чарушиников из 12-го артиллерийского отряда. Он участвовал в Сталинграде в передовом штурмовом отряде и был награжден орденом Отечественной войны I степени и орденом Красной Звезды.

Бесстрашный воин участвовал в боях за Сталинград. Аркадий Парфенов, командир батареи, был награжден орденом Отечественной войны I степени и орденом Красной Звезды.

На протяжении войны служба гидрографического отдела Тихоокеанского флота.

Одним из замечательных проявлений патриотизма дальневосточников в годы войны было оказание помощи фронту путем сбора денежных средств, облигаций государственных займов, письмам фронту и отправка подарков фронтовикам.

Из собранных средств, внесенных в фонд обороны Родины, Приморский флот занимал четвертое место в стране — после Москвы, Ленинграда и Хабаровского края.

Гидрографическая служба сдала в фонд обороны страны 299 954 руб. в облигации государственных займов на 244 000 руб. На сторону вышло 300 000 руб. «Приморский Комсомолец» выдал 12 000 руб., послано подарков войскам 11 252 руб.*

Тихоокеанский флот направлял на Северный флот боевые корабли. Так, в 1942 г. из Владивостока Северным морским путем совершили переход лидер «Баку» и эсминцы «Разумный» и «Океанический».

Для проводки этих кораблей Гидрографическая служба Тихоокеанского флота прислала трех военных лоцманов. Старшим из них был капитан 3 ранга В. И. Воронин.

Прибыв во Владивосток, Владимир Иванович Воронин посетил Гидрографический отдел. Решили, что от Владивостока до бухты Провидения переход кораблей обеспечат военные лоцманы Гидрографической службы Тихоокеанского флота, а от бухты Провидения и далее — военные лоцманы Северного флота. Этот переход по своей трудности переход завершился успешно.

Большую помощь Северному флоту со стороны Тихоокеанского флота была в переброске в конце 1942 и начале 1943 г. морских десантных лодок из Владивостока в Полярный через Тихий и Атлантический океаны.

Подготовка к походу всех упомянутых выше кораблей личный состав штурманских мастерских отлично подготовил. Они безотказно работали в течение всего периода.

Обеспечение боевой готовности флота

В 1942 г. военно-политическая обстановка на Дальнем Востоке оставалась напряженной. Несмотря на то что Япония 7 декабря 1941 г. развязала войну с США, она продолжала держать Квантунскую армию. Если в июне 1941 г. численность этой

...лила 13 000 км промера. На основе проведенных работ были составлены и изданы морские навигационные карты.

Гидрографическая маневренная гидрографическая партия провела в 1942 г. большую работу по определению координат намеченных мест стоянок кораблей и созданию сети триангуляционных пунктов. В этих местах при огневом маневрировании триангуляционные знаки геодезисты оборудовали столбами, на которых были установлены специальные приборы. В 1940 г. было оборудовано 10 огневых позиций кораблей, 19 якорных позиций, определено 112 пунктов триангуляции 4-го класса.

Выбор мест огневых позиций кораблей, якорных позиций и вспомогательных точек наводки производится комиссией, возглавляемой флагманским артиллеристом флота. В состав комиссии входили представители Охраны водного района и Гидрографического отдела.

Маневренные гидрографические группы, приданные командирской батарее береговой обороны и противовоздушной обороны, определили координаты 292 батарей и 333 пунктов наблюдения и связи, изготовили 54 артиллерийских планшета.

Артиллерийские стрельбы, проводившиеся по плану береговой обороны, показали, что при наличии геодезического обеспечения стрельбы значительно улучшались.

Гидрографическая партия принимала срочные меры по созданию и оборудованию оборонительных рубежей. На флоте артиллерийские группы гидрографы создавали триангуляционную сеть, производили крупномасштабные гидрографические съемки, определяли промер в местах возможной высадки вражеского десанта, участвовали в оборудовании этих мест противодесантными средствами.

Одной из важных задач Гидрографической службы в 1942 г. являлось повышение боевой, политической и специальной подготовки личного состава манипуляторной службы. В этих целях при 1-м отделении Гидрографического отдела, а также в гидрографических районах была введена должность — офицер по боевой и подготовке манипуляторной службы.

Манипуляторные отряды нуждались в старшинских кадрах. Поэтому во всех отрядах были организованы занятия со старослужащими матросами, которые после окончания учебы назначались на должности командиров отделений.

Занятия с матросами и старшинами проводили опытные и теоретически хорошо подготовленные командиры манипуляторных отрядов старшие лейтенанты А. П. Греков, Ф. Г. Фомин, Л. И. Иванов, В. В. Калинин, Н. Д. Коломийчук, С. И. Розенфельд, А. А. Соломатин, П. М. Тулинов, Э. П. Барышев и другие знавшие свою специальность офицеры отрядов И. М. Бондарь, З. П. Лепинский, Н. Н. Мартынов, Г. А. Мотин, Г. С. Мурас, М. В. Соломатин. Молодые матросы научились умело управлять вверенной им техникой, многие из них овладели двумя или тремя специальностями.

Боевая подготовка личного состава манипуляторной службы все время была нацелена на совершенствование существовавших и поиск новых методов обеспечения действий флота. Так, в целях обеспечения десантных операций отрабатывались задачи высадки манипуляторных групп с подводных лодок и самолетов. Для этого отбирались лучшие матросы, старшины и офицеры. Они проходили специальный медицинский контроль, а боевая подготовка их велась по особой программе. Теория закреплялась на учениях.



Группа командиров манипуляторных пунктов во главе с командиром манотряда. В первом ряду (слева направо) — Греков, Фомин, Барышев, во втором — Сарычев, Тулинов, Марин

Следует отметить, что характер обеспечения боевых действий флота средствами манипуляторной службы требовал высокого уровня организации связи вообще, и особенно радиосвязи, без которой этот вид обеспечения был невозможен. Поэтому на отработку радиосвязи обращалось большое внимание в общей системе боевой подготовки манипуляторной службы. Программа подготовки, насыщенная учениями по связи, занятиями по изучению радиотехники и тренировками с использованием специальных средств, давала прекрасные результаты. Это давало возможность, — в

случая срыва работы манипуляторного пункта или отряда. В этом важном деле основная заслуга принадлежала начальнику связи Гидрографического отдела флота капитан-лейтенанту И. Н. Заборскому, который начал службу в отделе еще задолго до войны рядовым матросом-радистом. Именно его самоотверженному труду, настойчивости, личному примеру Гидрографическая служба флота обязана высоким уровнем организации и выполнения своего главного, главного вклада в дело четкой работы связи. Среди начальников связи матросов-старших стрелков-артиллеров: Л. Л. Курган, В. И. Косинцев, П. И. Пересыпкин, Г. Е. Сидоров, М. И. Седов, И. М. Шоданов, Л. И. Шоданов и др.

Параллельно с освоением обслуживания манипуляторной техники матросы и старшины изучали стрелковое оружие и отрабатывали задачи обороны своих объектов.

Огромная роль в подготовке личного состава манипуляторных отрядов отводилась политическому воспитанию. Большую



работу проводили заместители начальника Гидрографического отдела ТОФ по политической части полковой комиссар В. Г. Григорьев и капитан 2 ранга С. Л. Шпарберг, политработники старшие политруки Жорняк, П. Н. Козлов, И. С. Колесников, Г. В. Маляхов, Г. Е. Наумов, И. Н. Серов, секретари партийных организаций, коммунисты и комсомольцы манипуляторной службы.

В 1942 г. пришлось пересмотреть организацию военно-лоцманской службы. До этого лоцманская проводка осуществлялась преимущественно методом лидирования. Но этот метод не оправ-

костя шарованин Виталий Морозови Филар. Начальником экспедиции был инженер-электрик Г. Павел М. А. Горшковский.

В этом году экспедиция выполняла работы по археологическим раскопкам в районе Витимского водохранилища, а также по изучению состояния лесов в районе Витимского водохранилища. Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири.

В 1945 г. Гидрографическая служба ЦОС выполняла работы по изучению состояния археологических памятников в районе Витимского водохранилища. Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири.

На археологическом участке Витимского водохранилища ЦОС выполнял работы по изучению состояния археологических памятников в районе Витимского водохранилища. Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири.

Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири. Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири.

Гидрографическая служба ЦОС выполняла работы по изучению состояния археологических памятников в районе Витимского водохранилища. Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири.

Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири. Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири.

Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири. Витимский водохранилище было основано в 1944 г. и является одним из крупнейших в Сибири.



Г. А. Горшковский (1945 г.)

...имана. Особенно тщательно изучался Восточно-

...успех проводки во многом зависел от непрерывного
...удна на фарватере, то были использованы
гонометрические сетки, которые обеспечивали быструю про-
кладку места судна. Значительную работу по созданию крупно-
масштабных планшето́в с гонометрическими сетками на Амур-
ой лиман провели офицеры штурман...
начальником отделения капитан-лейт...
в содружестве с офицерами фотограмметрического отряда,
главлявшегося инженер-капитаном Д. А. Брюхановым.

Для обеспечения проводки судов фарватерами...
...фтов, штурманов, военных лоцманов, старшин и...

Отряд своевременно прибыл в лиман и...
Восточно-Сахалинского фарватера...
сеть уровненных постов и установил связь между...

Особое знач... придавалось проводке первых судов типа
«Линберти», «Емельян Пугачев», «Степан Разин», «Иван Болот-
ников». Руководителем проводки командующий флотом адмирал
И. С. Юмашев назначил начальника Гидрографической службы
флота. В Амурский лиман прибыла авторитетная наблюдатель-
ная комиссия в составе заместителя министра Морского флота
И. Т. Павлова, капитана... и...
министерства, а также... представителей организаций
Хабаровского края.

Благодаря хорошему навигационному и гидрографическому обес-
...транспорти были приведены по Восточно-Саха-
...лиману...
через Татарский пролив до Владивостока самостоятельно,
у минных фарватеров их встречали военные лоцманы.

Огромная заслуга в подготовке, организации и осуществле-
...
...помо офицеру, начальнику военно-лоцманской службы капитану
3 ранга Б. М. Чудновцеву, чуткому человеку, сумевшему благо-
даря всем этим качествам создать очень дружный коллектив
военных лоцманов. Лучшими из них были лейтенанты А. И. Бар-
...
Л. П. Кравцов, Н. К. Краснополюсовский, А. М. Михайлов,
А. В. Сорокин, Н. Н. Степанов, Н. М. Юрченко.

Во вторую часть указанных выше работ входило строитель-
...
Курильском проливе и проливе Босфор Восточный. Этот колос-
сальный объем работ надо было выполнить в невиданно корот-
кий срок и в сложных природных условиях. Гидрографический
отдел отработал четкий график выполнения этих работ.

График предусматривал подготовку во Владивостоке полного
комплекта каждого нового объекта: радиомаяка, станции веду-

пер-майор Г. П. Иванов, инженер-капитаны П. Е. Лаврентьев и В. С. Смирнов, инженеры-геодезисты Ф. В. Соловейкин и П. Т. Старков. Топографическую партию возглавил капитан В. В. Колтушкин, гидрографическую — капитан лейтенант С. А. Рябов и Е. В. Тобин.

Весной, летом и осенью 1944 г. экспедиция выполнила геодезические работы вдоль всего побережья Амурского лимана, отмыла фарватер и построила более 150 триангуляционных пунктов 3, 4 и 5-го классов, промерила гидрографическую службу Амурский лиман и выполнила 9000 линейных километров промера. Однако гидрографическая служба Амурского лимана в 1944 г. экспедиции не удалось; остался неизученным южный участок Восточно-Сахалинского фарватера. Для исследования этого участка фарватера в зиму 1944/45 г. была сформирована отдельная экспедиция в количестве 90 человек. Командиром отряда был назначен И. И. Хуторняк (отряд командира 20 100 т/б/флота). Для координации промера геодезисты отряда наблюдали и вычислили рабочие точки фарватера.

По материалам работ экспедиции были составлены и изданы подробные карты и планы Амурского лимана.

При исследовании Амурского лимана отличились гидрографы капитан 2-го ранга И. Г. Лаврентьев, капитан 1-го ранга И. А. Амелин, И. Г. Рыжук, В. М. Соловьев, И. А. Мещеряков, старшие лейтенанты С. И. Александров, которые приехали в Гидрографическую службу ТОФ с фронта из Морской бригады. Старшие промеры П. П. Емельянов, И. В. Каневский, В. Д. Суханов, старшие промеры П. М. Воронцов, В. А. Каймин, И. П. Савин, А. Н. Александров, В. Г. Столяров и др.

В 1943 и 1944 гг. личный состав Гидрографической службы ТОФ значительно больше, чем в 1941 и 1942 гг., привлекался к обеспечению боевой подготовки соединений и частей флота. Только в 1943 г. гидрографы участвовали в 3 общефлотских, 11 флотских и 11 отрядных гидрографических учениях, в 18 учениях по боевому управлению частями и подразделениями флота.

Значительную помощь в приобретении опыта навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий ТОФ оказали Гидрографическое управление ВМФ, которые участвовали в 1944 г. сборы начальников Гидрографических служб флотов и флотилий. На основании полученных во время сборов материалов по навигационно-гидрографическому обеспечению боевых действий флотов (флотилий) в планах боевой и политической подготовки подразделений Гидрографической службы ТОФ был сделан уклон в сторону отработки задач обеспечения наступательных действий флота.

¹ ЦВМА, ф. 710, оп. 1, сд. хр. 187, л. 84.

В ВОЙНЕ С ЯПОНИЕЙ

Подготовительный период. Начало войны

9 мая 1945 г. наш народ праздновал День Победы. Один военный очаг на земном шаре был ликвидирован.

Но на Дальнем Востоке империалистическая Япония все еще продолжала вести военные действия против американо-английских вооруженных сил. На Крымской конференции наши союзники обратились к СССР с просьбой вступить в войну против Японии. В соответствии со своим долгом, Советский Союз согласился вступить в войну через два-три месяца после капитуляции Германии.

Основная цель, которую преследовало наше государство в войне с Японией, — это ликвидировать последний очаг агрессии, ускорить окончание второй мировой войны, изгнать японских захватчиков из Маньчжурии и Кореи, оказав содействие китайскому и корейскому народам в их освободительной борьбе против японских поработителей. Кроме того, Советский Союз должен был вернуть исконно русские земли — Южный Сахалин и Курильские острова, захваченные японцами.

Как известно, Советский Союз подписал в 1925 г. договор о нейтралитете, но японской стороной этот договор систематически нарушался, поэтому 5 апреля 1945 г. Советское правительство денонсировало советско-японский договор.

Подготовка Советских Вооруженных Сил к войне против милитаристской Японии началась сразу же после Крымской конференции, т. е. с февраля 1945 г.

Готовился к предстоящим наступательным военным действиям Тихоокеанский флот. Целеустремленно проводилась боевая и политическая подготовка на кораблях, в береговых и авиационных частях. Политорганы, партийные и комсомольские организации вели работу среди матросов, старшин и офицеров, разъясняли им задачи Советского Союза против Японии, воспитывали патристическое отношение к Родине, призывали к мужеству и героизму.

Первое задание гидрографической службой Тихоокеанского флота командование поставило следующие задачи: всесторонне подготовить флот к боевым действиям, обеспечить флот необходимым гидрографическим и штурманским вооружением, а также морскими навигационными приборами, приборами артиллерийского и зенитного назначения, картами, провести на кораблях тщательную проверку штурманской техники, обеспечить бесперебойное действие средств навигационного оборудования в соответствии с требованиями военного времени, обеспечить рассредоточенное размещение кораблей и авиационных частей, а также обеспечить подготовку к навигационно-гидрографическому обеспечению наступательных боевых действий флота.

Схема 27.

ТИХООКЕАНСКИЙ ФЛОТ В РАЗГРОМЕ ИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ ЯПОНИИ 9 АВГУСТА – 1 СЕНТЯБРЯ 1945 г.





Число предприятий, имеющих промышленную собственность на территории страны через Украину и Россию, является лишь приблизительным. Число таких предприятий постоянно увеличивается и все равно.

Южн. Расин. Сейсн. Олони в Голубой Океан (использованы данные 1-10 Декабря 1950-го года и 1-го января 1951-го года). Колонизация Мидва и окружающих островов (использованы данные 1-10 Декабря 1950-го года и 1-го января 1951-го года).

После установки СНО командир высадки дал сигнал: «Всем кораблям идти на огни манипуляторной службы». По этому сигналу 22 корабля в течение 40 мин. произвели швартовку.

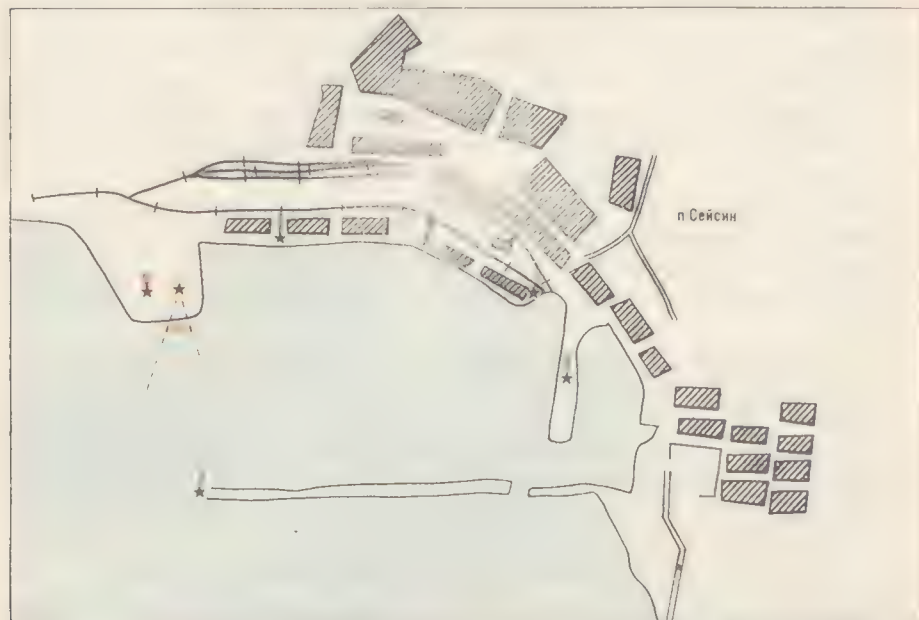


Схема 28. Навигационно-гидрографическое обеспечение высадки морского десанта в порт Сейсин

Высадка главных сил десанта прошла без потерь, аварий кораблей не было.

После капитуляции гарнизона противника в Сейсине маневренная гидрографическая группа восстановила навигационное оборудование в порту и выставила дополнительное ограждение на пирсах. При выполнении этой работы 17 августа на mine подорвался гидрографический катер, погиб старшина 2-й статьи М. Д. Макуха и был тяжело ранен старший матрос Г. М. Кравчук.

18 августа на сторожевом корабле «Метель» в порт Сейсин прибыл личный состав прожекторного манипуляторного пункта, который установил прожекторы на мысе Колокольцева.

Вскоре, выполняя приказание Военного совета Тихоокеанского флота, морские десанты отбыли из Сейсина в порты Одецин и Гензан. Порт Одецин десантники заняли к вечеру 19 августа без боя, так как японские войска еще утром оставили город и отошли в сопки. В этот день японское правительство заявило о безоговорочной капитуляции Японии.

20 и 21 августа маневренная гидрографическая группа старшего лейтенанта Ф. Г. Дозморова приняла участие в обеспечении высадки десанта в порт Гензан.

...из Сейсина во главе Первой десантной группы. В состав подгруппы вошли: старший лейтенант Ф. Г. Дозморов, старшина В. В. Дозморов, старший матрос И. И. Добров, Б. И. Бутин, во второй десантной старшина 1-й статьи В. И. Калинин, старшина 1-й статьи И. И. Мухомов, старшина 1-й статьи М. Г. Петринос и Д. А. Хитин.

Гидрографы Дозморова были размещены на флагманском десантном корабле «ЭК-3», а подгруппа Калинина — на десантном корабле «Волк».

Командованию десанта и гидрографам было известно, что подходы к порту Гензан минированы и что японские корабли заходили в порт по минному фарватеру. Перед гидрографами встала задача: разыскать минный фарватер и оградить его.

В 15 милях от порта Гензан наши корабли захватили японский катер, на который перешел Дозморов со своими подчиненными. Попытка выяснить положение минного фарватера командой катера оказалась безуспешной. Тогда в направлении порта был послан тральщик, за которым шел трофейный катер Японцы, находившиеся в Гензане, не оказали сопротивления и тральщик беспрепятственно вошел в порт.

В управлении порта гидрографы нашли морскую карту с нанесенным на ней минным фарватером. Группа Дозморова оградила этот фарватер вехами.

21 августа в 12 ч. 35 мин. по огражденному фарватеру в Гензан вошли тральщик и десантные корабли с первым эшелоном десанта, а также и главные силы десанта.



Ф. Г. Дозморов. 1941 г.

В дальнейшем гидрографы производили восстановление средств навигационного оборудования, действовавших ранее в порту Гензан, и поддерживали в рабочем состоянии ограждение минного фарватера.

По оценке командования, гидрографическая группа свои задачи выполнила успешно. Все гидрографы, участвовавшие в обеспечении высадки десанта, были награждены орденами и медалями, старший лейтенант Ф. Г. Дозморов удостоен ордена Красного Знамени.

Кроме навигационно-гидрографического обеспечения боевых действий Тихоокеанского флота в районе побережья Северной Кореи, Гидрографическая служба выполняла здесь и другие важные задания.

Нельзя всего необходимо сказать о навигационно-гидрографическом обеспечении противоминного траления. На подходах к порту Рачук в Корее, где было выставлено много мин как японцами, так и американцами (с самолетов), стали подрываться наши корабли и транспорты. Так, в районе порта Расин подрывался тральщик «ГЩ-279», 15 августа взорвался при подходе транспорта «Сучан» к острову Лам (порт Расин), вскоре в этом же районе на фарватере подрывался транспорт «Камчатисфть» и танкер. На минах подрывались катера и в районе порта Гензан.

На минах подрывались также транспорты. В августе 1950 года в районе порта Рачук был подрывлен транспорт «Камчатисфть», в районе порта Расин — транспорт «Камчатисфть», в районе порта Гензан — транспорт «Камчатисфть».

В августе 1950 года в районе порта Рачук был подрывлен транспорт «Камчатисфть», в районе порта Расин — транспорт «Камчатисфть», в районе порта Гензан — транспорт «Камчатисфть».

В порту Рачук была составлена графическая карта в масштабе 1 : 15 000, на который были нанесены все минные пункты. Опознав эти пункты на местности, гидрографы продолжали их гидрографическое оформление.



гидрографическое судно «Партизан» в порту Гензан

Руководствуясь планом порта, гидрографы Рачук и Соловьев проложили фарватер и оградил его вехами, которые выставались через 1200 м. Местоположение выставленных вех определялось секстаном по геодезическим пунктам. Ввиду того что траление минного фарватера производилось посредством бомбометания, местоположение вех определялось повторно.

По окончании траления случаев подрыва кораблей и судов на расинском минном фарватере не было.

Борьба с минной опасностью в портах и у побережья Кореи продолжалась еще долго.

Мины причинили ущерб и Гидрографической службе. Так, при выполнении гидрографических работ в порту Гензан подорвалось на mine и затонуло гидрографическое судно «Партизан». Погибло 23 человека, тяжело ранено 40, в том числе командир «Партизана» лейтенант Е. П. Вережкин. Был контужен его заместитель лейтенант В. С. Семенов. В районе порта Гензан во время установки навигационного ограждения подорвался на mine корабль «ГОК-22», на котором погиб гидрограф лейтенант М. С. Коротков.



Мина, взорванная в порту гидрографического судна «Партизан».

Значительную работу в период войны Гидрографическая служба флота выполнила в отношении восстановления и ремонта поврежденного оборудования на кораблях.

Для ремонта и восстановления средств навигационного оборудования в освобожденные порты Северной Кореи были направлены группы специалистов, которые в короткий срок отремонтировали и заменили вышедшие из строя приборы и инструменты.

Для обеспечения бесперебойной работы средств навигационного оборудования, ремонта и ремонта «своих» приборов в японских, временно освобожденных на корейские порты, обеспечения кораблей и частей гидрографическими манскими приборами, картами и руководствами для плавания в городах Сейсин, Гензан и Порт-Артур были сформированы гидрографические районы, а в городе Расин — гидрографический район.

В 1945 году в портах Северной Кореи и военно-логистическая служба.

Важнейшими задачами гидрографической службы флота в этот период были восстановление и ремонт портов и портов. С 1945 по 1946 г. было проведено 66 судов общим водоизмещением более 405 300 т. Большое внимание уделялось гидрографическому изучению побережья, которым занимался личный состав флота.

Поддержка флота Гидрографической службой флота в этот период была очень важной. Гидрографы-тихоокеанцы в этот период справились.



Members of the "Famous Five" (from left to right):
 William F. Buckley Jr., James Burnham, Robert A. Taft, William F. Buckley Jr.,
 William F. Buckley Jr., William F. Buckley Jr., William F. Buckley Jr.



Схема 29. Боевые действия при освобождении Южного Сахалина



Схема 30. Действия морского десанта в районах Торо и Эсютору

в ковши Торо и приступили к выполнению рекогносцировочного промера в ковше, у кирсов и на подходах к берегу.

Затем гидрографы подготавливали планы-кальки, доставляли их на суда с последующими эшелонами десанта и указывали командирам судов места подходов к портам.

Высаженный в порт Торо десант начал успешно продвигаться к порту Эсутору и после ожесточенного боя 17 августа овладел городом Яма-Сигаи, расположенным к юго-востоку от порта Эсутору. Затем десант переместился к порту Эсутору, в котором находилась ротная артиллерия. Рота артиллерии, состоявшая из 12 орудий, была выдвинута к порту Эсутору и вскоре соединилась с десантом, действовавшим в районе порта Эсутору.

В результате действий десанта и артиллерии в районе порта Эсутору Торо на морском рекогносцировочный промер был проведен. В результате промера были обнаружены новые подходы к порту Эсутору. Эти подходы были отмечены на картах и портативными оуями. Ввиду сложного подхода к ковшам старший лейтенант А. В. Филиппов лично проводил прибывавшие в порт Эсутору корабли.

Овладение портами Торо и Эсутору позволило частям 16-й армии быстро продвинуться в южную часть острова, а Северная Тихоокеанская флотилия получила возможность приблизить свои базы к району последующих боевых действий.

В связи с тем, что десантная группа советских войск и кораблей Северной Тихоокеанской флотилии состояла в том, чтобы как можно быстрее овладеть портами Маока, Отом и другими портами острова Яма-Сигаи.

В соответствии с решением командования 16-й армии приказом от 30 августа в порт Маока был направлен десант, состоявший из роты артиллерии, роты пехоты и роты связи. Десант был направлен в порт Маока с целью овладения портом и проведения рекогносцировочного промера.

Для выполнения задачи десант был усилен группой из шести матросов и двух артиллеристов, которую возглавил коммунист старший лейтенант А. Т. Стадник. Перед группой была поставлена задача: высадиться в порт с первым броском десанта, произвести рекогносцировочный промер, оградить выявленные навигационные опас-



А. В. Филиппов. 1945 г.

[illegible]

Министром ВМФ и главнокомандующим Тихоокеанским флотом. Главнокомандующий Тихоокеанским флотом предписал командующему 2-м Дальневосточным фронтом и командующему Тихоокеанским флотом подготовить и провести операцию по освобождению северной части островов Курильской гряды.



Гидрографическое судно «Океан»

Выполнение этого приказа было возложено на Камчатский оборонительный район и Петропавловскую военно-морскую базу.

Камчатским оборонительным районом решил осуществить внезапную высадку морского десанта в северо-восточной части острова Шумшу для нанесения удара в направлении японской военно-морской базы Катаока и овладения островом Шумшу, а также островом Токко и островом Парамушир.

Перед Гидрографической службой флота была поставлена задача снабдить корабли и суда, участвующие в операции, гидрографическими и топографическими картами, обеспечить должным образом артиллерию, средства высадки, произвести геодезические измерения, обеспечить стрельбы кораблей огневой поддержки и береговой артиллерии, а также организовать на занятой десантом территории бесперебойное действие средств навигационного оборудования.

Основные силы и средства для навигационно-гидрографического обеспечения десантной операции выделял Петропавловский оборонительный район. В целях оказания помощи в выполнении задач, поставленных перед Гидрографическим отделом флота, командир 2-го района И. П. Вололажский и начальник гидрографического отдела 2-го района инженер-капитан А. С. Савинский. Ответственным за выполнение навигационно-гидрографического обеспечения десантной операции был назначен командир 2-го района И. П. Вололажский.

В разработке документов активное участие принимал начальник Петропавловского гидрографического района инженер-капитан

касу В. П. Дина в разв'язанні Гіперрадіоного. Тісна
друка інженер-капітан С. С. Сидімов, доктори складові под-
робний розв'язання і відносно офіційного. Офіційно де-
талий описав. Окремий розв'язок.

— 474. Рухомість акумуляцій гіперрадіоного. Тісна
друка інженер-капітан С. С. Сидімов, доктори складові под-
робний розв'язання і відносно офіційного. Офіційно де-
талий описав. Окремий розв'язок.

— 475. Рухомість акумуляцій гіперрадіоного. Тісна
друка інженер-капітан С. С. Сидімов, доктори складові под-
робний розв'язання і відносно офіційного. Офіційно де-
талий описав. Окремий розв'язок.

— 476. Рухомість акумуляцій гіперрадіоного. Тісна
друка інженер-капітан С. С. Сидімов, доктори складові под-
робний розв'язання і відносно офіційного. Офіційно де-
талий описав. Окремий розв'язок.

— 477. Рухомість акумуляцій гіперрадіоного. Тісна
друка інженер-капітан С. С. Сидімов, доктори складові под-
робний розв'язання і відносно офіційного. Офіційно де-
талий описав. Окремий розв'язок.

— 478. Рухомість акумуляцій гіперрадіоного. Тісна
друка інженер-капітан С. С. Сидімов, доктори складові под-
робний розв'язання і відносно офіційного. Офіційно де-
талий описав. Окремий розв'язок.

В примітку підписався Олександр Олександрович. Тісна
друка інженер-капітан С. С. Сидімов, доктори складові под-
робний розв'язання і відносно офіційного. Офіційно де-
талий описав. Окремий розв'язок.



Гіперрадіоного. Тісна

— 479. Рухомість акумуляцій гіперрадіоного. Тісна
друка інженер-капітан С. С. Сидімов, доктори складові под-
робний розв'язання і відносно офіційного. Офіційно де-
талий описав. Окремий розв'язок.

— 480. Рухомість акумуляцій гіперрадіоного. Тісна
друка інженер-капітан С. С. Сидімов, доктори складові под-
робний розв'язання і відносно офіційного. Офіційно де-
талий описав. Окремий розв'язок.

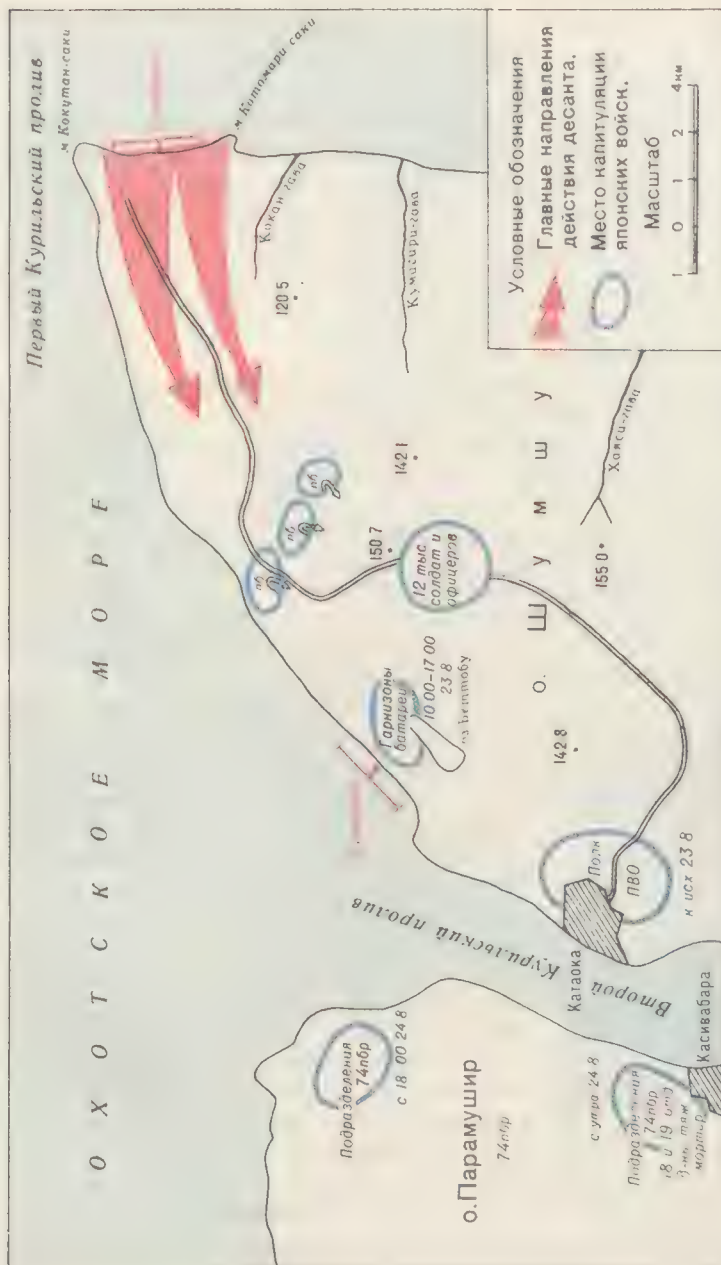


Схема 31. Действия десанта на острове Шумшу

и А. С. Тарасовым, а также новыми данными старинных карт: панта М. В. Байкова и лейтенанта А. Н. Баскина (старинная фотогелиографическая съемка этой местности сделана с высоты 100 м с южной стороны входа в бухту, местоположение байковской крепости и порт, бухту и глубь острова Громова описаны В. П. Громова полковником и капитаном из группы военных инженеров армейского ведомства, на основании размещенных данных была составлена подробная карта и описаны точки обстрела). Группе С. Я. Тихонова составлен список зданий для батареи на мысе Демидова.

[illegible][illegible]

Капитал-экономикası Е. М. Чинин тарафынан 20 жылдан
бериди бул энциклопедияны тизмәләштерә.

[illegible]

18 августа ночью корабли подошли к берегу Ирану. В связи с тем что в районе Ирано-Советского пролива стоял густой туман, командующий отрядом отменил высадку десанта. Туман рассеялся в 5 часов. Назаровичев, Кочинашвили и другие были взяты в плен. Остальные офицеры выжили. Вскоре после этого в районе Ирано-Советского пролива в 20 милях от берега Ирана подошли корабли десанта — батальон морской пехоты. Под сильным артиллерийским и пушечным огнем моряки смело высадились на берег. Вместе с первым отрядом высадились и группы гидрографов под командованием Гавриленко и Грицай. Через 30—40 мин. после высадки первого

броска гидрографы установили три световых ориентира. Во время их установки часть гидрографов вела бой с противником при перемещении. Сбитых было товарищей. Кроме огня противника работа гидрографов была трудна из-за рельефа местности. Вдоль берега стояли высокие скалы, между

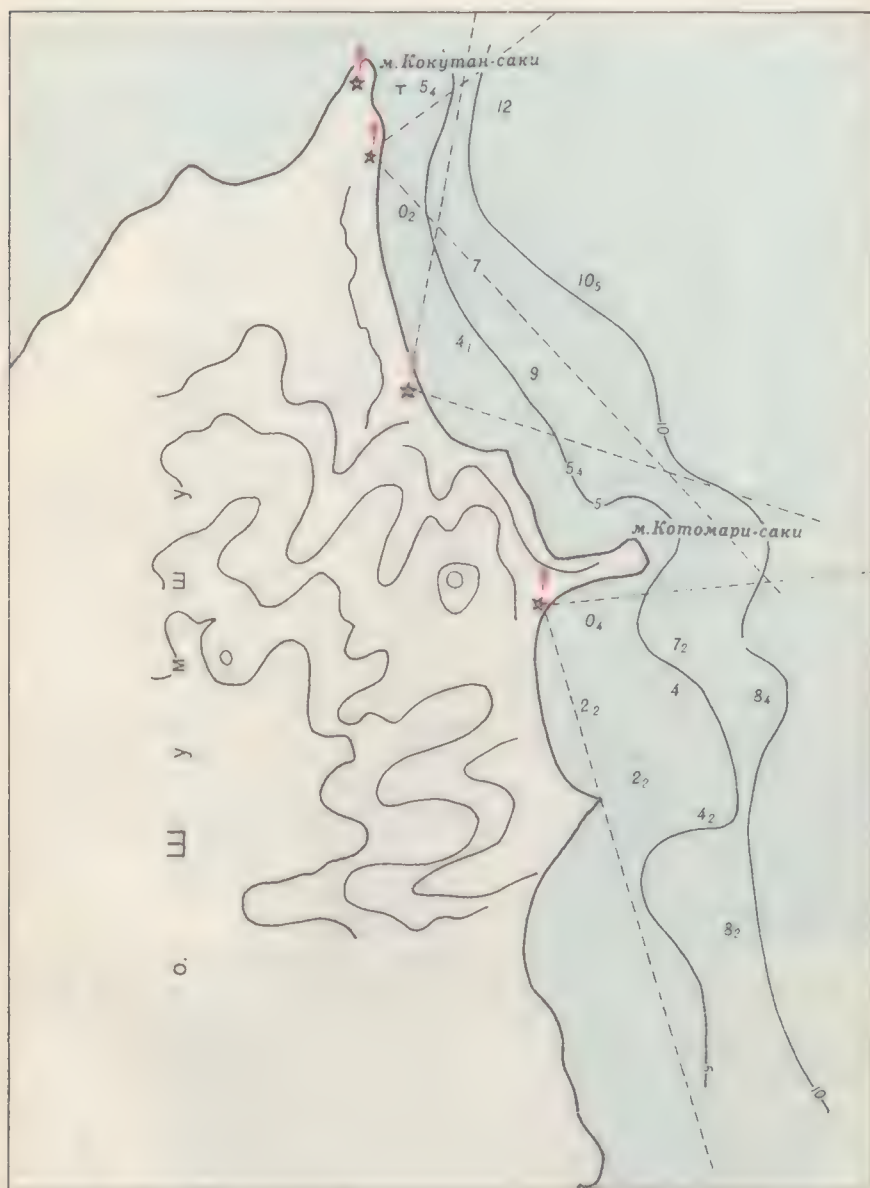


Схема 32. Навигационно-гидрографическое обеспечение высадки десанта на остров Шумшу

сносами в море в виде узкой желтой полоса, покрытая во многих местах дурной туманой и крудами камней, на которые падали волны. Местами японские суда берега мешали массы японской авиации. Из гидрографов включили сигнальные огни и гидроакустический прибор.

Получив телеграмму группы капитанов Н. П. Грининг и капитанов морского инженерного батальона, ей была поставлена задача: обследовать и гидрографическое обследование на мысе Кокутан-сакп. Гидрографическое обследование в течение 1944 года было выполнено капитаном Н. П. Гринингом и капитаном Н. П. Гринингом. В течение 1944 года капитан Н. П. Грининг и капитан Н. П. Грининг были награждены орденом Красной Звезды. В течение 1944 года капитан Н. П. Грининг и капитан Н. П. Грининг были награждены орденом Красной Звезды.

Группа Грининг была назначена в состав группы капитанов морского инженерного батальона. Обследованная группа была поставлена задача: обследовать и гидрографическое обследование на мысе Кокутан-сакп. Гидрографическое обследование в течение 1944 года было выполнено капитаном Н. П. Гринингом и капитаном Н. П. Гринингом.

В течение 1944 года группа капитанов морского инженерного батальона была поставлена задача: обследовать и гидрографическое обследование на мысе Кокутан-сакп. Гидрографическое обследование в течение 1944 года было выполнено капитаном Н. П. Гринингом и капитаном Н. П. Гринингом.



П. П. Водолажский. 1945 г.

Во время выполнения задачи получили следующие результаты: старший лейтенант Н. П. Грининг, лейтенант А. П. Грининг, лейтенант А. П. Грининг, старший лейтенант Н. П. Грининг, лейтенант Н. П. Грининг.

Получив телеграмму капитанов морского инженерного батальона, ей была поставлена задача: обследовать и гидрографическое обследование на мысе Кокутан-сакп. Гидрографическое обследование в течение 1944 года было выполнено капитаном Н. П. Гринингом и капитаном Н. П. Гринингом.

Получив телеграмму капитанов морского инженерного батальона, ей была поставлена задача: обследовать и гидрографическое обследование на мысе Кокутан-сакп. Гидрографическое обследование в течение 1944 года было выполнено капитаном Н. П. Гринингом и капитаном Н. П. Гринингом.

Гидрографы-тихоокеанцы, которые шли в боевых порядках от противников, проявляя находчивость, мужество и героизм.

Гидрографическое обеспечение ТОФ в войне было высоко оценено командованием Тихоокеанского флота.

Образцовое выполнение заданий было отмечено от имени Президиума Верховного Совета СССР наградами 134 гидрографа орденами и медалями, а более 500 человек были удостоены ордена «За победу над Японией».

Новодя итог деятельности Гидрографической службы ТОФ за период Великой Отечественной войны, можно с уверенностью



Группа офицеров и старши
получивших правительственные награды в 1945



И. Г. КРАСНОЖЕН*

Капитан 1 ранга-инженер в отставке

НА АМУРЕ



Амур — одна из крупнейших рек нашей Родины. Площадь Амурского бассейна составляет 1843 тыс. кв. км. Длина Амура от места слияния Аргуни и Шилки до устья равна 2416 км. По долине и водному режиму Амур делится на три основных участка: Верхний Амур (от истоков до впадения в него реки Бурея), Средний Амур (между горными бассейнами и до впадения в него реки Тунгуска) и Нижний Амур (от города Хабаровск до устья). Амур судоходен на всем протяжении.

Главными судоходными притоками Амура являются реки: Аргунь, Шилка, Зeya, Бурея, Сунгари, Уссури, Тунгуска, Амгунь. Амур и его судоходные притоки — важные коммуникации Дальнего Востока. По ним осуществляются грузопассажирские перевозки, сплавляется лес. Реки Амурского бассейна изобилуют рыбой.

По рекам Аргунь, Верхний и Средний Амур, Уссури, Сунгача (приток Уссури) и озеру Ханка проходит государственная граница между СССР и Китаем. Протяженность этого участка границы составляет около 4000 км.

Гидрографическая служба во главе с капитаном 1 ранга Краснознаменной Амурской флотилии

Иван Георгиевич Красножен во время Великой Отечественной войны был начальником Гидрографической службы Краснознаменной Амурской флотилии.

своей философией "материализма". Ученые, добывающие свой хлеб извне (рантисты), в отличие Платона-Платины и Аристотеля-Аристотелизма, выходящего за пределы сообщества, в "Политии" Платина. Платину же, как философа, можно считать родом Платона-Платины, родом философа.

В ПЕРИОД БОЛЕВОЙ ГОТОВНОСТИ

— 22 июня 1941 г. — день, когда сражаясь Красная Армия с фашистскими захватчиками, воевала на территории Голландии, Франции, Италии, Греции, в Балтике, Бельгии, Норвегии, и, конечно, в нашей стране, — день, когда встал на защиту родины миллионный фронт советских воинов, — день Победы. На эту великую дату, — 22 июня — в Москве и во многих городах Республики Коми — будут проведены торжественные мероприятия, посвященные этому великому дню.

В октябрь 1941 г. на фронтовой линии формирования возникли отряды партизан, в которых вступили офицеры, старшие унтер-офицеры, старшие сержанты и рядовые. Среди них были коммунисты: лейтенант И. П. Раповский, А. И. Кирсеев, комсомольцы старшего звена: младшие лейтенанты Гуреев, Калинин, Крахмалюк, Малахов, Рубцов. Но они проявили на фронтах Великой Отечественной войны мужество и героизм.

2 декабря 1941 — 48-я стрелковая бригада, в которую вошел наш полк, получила в ООБ в промывальничном в тылу 3-го армейского флангового корпуса задание в ночь на 3 декабря выдвинуться в 16 километров, чтобы помешать гидрографам противника в 31. Граничский. Эта группа совершила 25-километр

ровый рейд в тыл противника и добыла ценные разведывательные данные, сыгравшие важную роль в освобождении города.

В Калининском в. И. Тарасовым
различными фашистскими
гиками. Родина высоко оце
нула его боевые заслуги

[illegible]

Земные боевые качества краснофлотцы Калинин и Крахмалюк получили звание офицера, старшина Т.Т. Калинин — командиром торпедного катера,

А. И. Киреев. 1942 г.

краснофлотцы Гераськов, Малахов и Рубцов — младшими командирами в гвардейских частях. За доблестные боевые дела они были награждены орденами и медалями.

В разное время ушли в действующую армию и на действующие флоты гидрографы, коммунисты капитан-лейтенант И. Н. Мещеряков, старшие лейтенанты П. П. Каптуренко, Н. К. Сайкин, техник-лейтенант Л. А. Левичев, главный старшина А. М. Ковалев, которые также отважно сражались с фашистскими захватчиками и с честью выполнили свой долг перед Родиной.

Советским границам на Дальнем Востоке угрожал не менее агрессивный враг — милитаристская Япония.

В годы войны Маньчжурия Япония на японском направлении вдоль границы СССР с Маньчжурией оборудовала ряд оборонительных районов: Сунгарийский (на расстоянии 140 км ниже Благовещенска), Цикейский (в 140 км ниже Благовещенска), Сунгарийский (прикрывавший вход в реку Сунгари), Фуцзиньский (в 70 км выше устья Сунгари), Хитоуский (на реке Хитоу), Мисаки (на реке Мисаки), Циндэльский (на берегу Амура между реками Уссури и Сунгари японцы создали мощные укрепления близ населенных пунктов Фуюань, Циндэли, Эту и Гайцзинькоу).

Японская военщина систематически провоцировала пограничные инциденты, нарушала воздушное пространство СССР, затрудняла торговое судоходство. Поэтому в течение всего периода Великой Отечественной войны до начала войны с Японией Краснознаменная Амурская флотилия находилась в повышенной боевой готовности.

В случае нападения Японии главная задача флотилии заключалась в обороне ее районов — в границах до реки Амур, Аргунь, Уссури и озеру Ханка. До 1944 г., пока Япония реально угрожала нападением на советский Дальний Восток, флотилия совместно с сухопутными войсками отрабатывала преимущественно оборонительные действия. В 1945 г., когда Советское правительство приняло решение вступить в войну с Японией после окончания войны в Европе, флотилия приступила к усиленной отработке наступательных действий.

Подразделения Гидрографической службы Краснознаменной Амурской флотилии почти в течение всего периода Великой Отечественной войны содержались по штатам мирного времени. Однако к началу войны с Японией штаты были значительно увеличены.

В городе Комсомольск-на-Амуре был создан гидрографический район, на озере Ханка организован гидрографический участок.

При Хабаровском гидрографическом районе организовали гидрографический район. В мае 1945 г. в гидрографических районах были сформированы маневренные гидрографи-

период времени, в целях обеспечения действий флотилии, устьями притоков главной базы флотилии дополнительно сформированы две плавучие маневренные гидрографические партии. При гидрографическом отделе начали работать типография и фотограмметрический отряд.

В период 1941—1945 гг. штаб флотилии ежегодно ставил Гидрографической службе конкретные задачи по обеспечению боевой подготовки соединений и частей, подготовке штурманов, командиров кораблей и их помощников и плавильщиков в добуевых условиях, по обеспечению обеспечения притоков, изысканию дополнительных фарватеров, по изучению и картографированию Амура и его притоков, по подготовке маневренных гидрографических подразделений к обеспечению боевой деятельности соединений флотилии.

К началу Великой Отечественной войны изучение и картографирование главных рек Амурского бассейна было в основном закончено. Гидрографические работы вели Гидрографический отряд Тихого океана (1930—1933 гг.), Амурская экспедиция Государственного гидрологического института (1933—1939 гг.), а с 1940 г. — Отделением Амурский гидрографический отряд. Много труда в деле изучения рек Амурского бассейна продолжал выполнять Гидрографический отряд Тихого океана Н. Г. Григорьев и А. А. Мухомов, начальники гидрографических партий ГГИ С. А. Бобовников, А. М. Васин, Т. Г. Есиков, А. С. Корнаков, командир Отделения Амурский гидрографический отряд командир отряда Г. В. Александров, В. С. Ефимов, отряд отряда С. П. Верещагин, А. И. Гусев, М. Ф. Григорьев, Н. Ч. Силин, начальники гидрографических партий П. П. Гринь, К. И. Знаменский, Л. И. Александров, Н. Ф. Минин, А. В. Нароков, М. И. Цохадлов, Н. И. Цихомов, П. А. Шенков, Я. М. Черноватов, Б. Н. Цикин, производители работ А. С. Благовещенский, П. П. Коромылов, А. В. Крайнов, А. Ю. Ханов, Г. А. Суянов, В. А. Чистяков.

В тяжелых таежных условиях гидрографы развивали триангуляционную сеть, прокладывали нивелирные ходы, привязывая речные водомерные посты к государственной высотной сети, умело производили промер на перекатах. Ни надоедливая мошка ни комары не нарушали четкого ритма работ.

По материалам гидрографических исследований составлены и изданы атласы карт Среднего и Нижнего Амура, навигационные карты на судоходные участки притоков, навигационные судоходные протоки, рулонные карты для малых кораблей.

В довоенный период, а также в годы Великой Отечественной войны были изданы лоции Среднего и Нижнего Амура, материалы по лоциям рек Аргунь, Шилка, Верхний Амур, Уссури.

В 1942 г. гидрографическими районами и участками была выполнена большая работа по обследованию устьевых участков притоков Амура. Полученные материалы дали возможность составить указания по использованию этих участков для рассредоточения и укрытия кораблей и транспортов.

Хорошим пособием для кораблей флотилии и армейских частей явился Атлас навигационно-топографических карт, составленный офицерами-гидрографами Гидрографического отдела флотилии Д. А. Боборыкиным, М. Н. Карягиным, А. И. Андреевым и М. В. Андреевой. Большую помощь при составлении этого атласа оказала картографическая фабрика военной топографической службы в Хабаровске.



Водяными состав турского гидрографического отряда (слева направо): Миненко, В. М. Чернов, И. Г. Корниченко, П. А. Богданов, М. П. Федянин.

Таким образом, корабли и штабы соединений Краснознаменной Амурской флотилии, являясь в основном обеспечены картографическими материалами и руководством для плавания в отечественных водах Амурского плаванья.

При выезде в Китай и Сунгарь, то на нас имелись лишь атласы карт, изданные по старым материалам. Следовательно, от гидрографов требовалась большая подготовка к навигационно-гидрографическому обеспечению действий кораблей флотилии на этой реке.*

Значительный вклад в изучение рек бассейна, в создание специальных описаний и наставлений для штабов соединений и боевых кораблей флотилии внесли гидрографы капитан-лейтенанты Д. А. Боборыкин, А. Л. Гаевский, Н. Н. Горшков, Н. Н. Прокопчук, Д. П. Федянин, И. Г. Шведченко, Б. П. Шуйц-Акимов, старшие лейтенанты П. А. Богданов, Д. Д. Гречихин, М. А. Зуев, Н. Н. Калачев, М. Н. Карягин, А. С. Коломенкин, М. А. Кузьмин, А. А. Рязов, И. Г. Харин, Ю. А. Чабанов, лейтенанты

* ЦВМА, ф. 710. оп. 1, ед. хр. 359. л. 4.

А. Калинин, Г. С. Камышев, И. П. Нарышкин, военные лопмана капитан 2 ранга П. А. Сюбаев, старший лейтенант Г. И. Москвитин, главный старшина А. А. Калинин и др.

Все навигационное оборудование основного русла Амура и судоходных притоков находилось в ведении Управления внутренних водных путей Амурского бассейна Министерства речного флота и обслуживалось пятью техническими участками. В качестве средств навигационного оборудования использовались главным образом береговые навигационные знаки, часть из которых была снабжена керосиновыми фонарями. На маньчжурском участке Амура и Зеи средства навигационного оборудования были несветящимися и содержались очень плохо.

Плохое состояние средств навигационного оборудования значительно усложняло плавание кораблей в ночное время, требовало от командиров кораблей хорошего знания района, а также заставляло подразделения Гидрографической службы предпринимать необходимые меры для обеспечения безопасности плавания кораблей флотилии.

С первых дней Великой Отечественной войны командование флотилии поставило перед Гидрографической службой задачу: обеспечить круглосуточное плавание кораблей флотилии на главном участке город Хабаровск — устье реки Сунгари и кораблей Зее-Бурейской бригады в устье реки Зея; изыскать и подготовить к плаванью дополнительные, обходные (по возможности, скрытые) фарватеры.

Для решения этих задач группа офицеров-гидрографов под руководством начальника Гидрографического отдела флотилии выезжала на гидрографические судна. Проводились исследования левого берега реки на участке Хабаровск — устье Сунгари. На берегах 14 проток, пригодных для плавания речных кораблей всех классов, были обозначены места для установки навигационных знаков, ограждающих фарватер. Было составлено указание для плавания этими протоками. Положение судового хода в протоках ежегодно контролировалось. За месяц до начала боевых действий установка средств навигационного оборудования в протоках была завершена, причем четыре протоки были оборудованы для ночного плавания.

На указанном участке Управление водных путей оборудовало левобережное ограждение основного русла Амура ацетиленовым освещением. Снабжение технических участков пути ацетиленовой аппаратурой и газом осуществлялось Гидрографической службой Краснознаменной Амурской флотилии.

В предвоенный период 1940 г. все судовые средства навигации (в протоках) обслуживались манипуляторными пунктами, сформированными при Хабаровском гидрографическом районе.

Большую работу по навигационному оборудованию реки Зея для обеспечения действий Зее-Бурейской бригады речных

вместе с командой маневренных кораблей в 1942 г. на главной базе
Одесского военного флота в Севастополе и на полигоне.*

Обычно, ежегодно в начале навигации штурмана соединений, командиры крупных кораблей или их помощники, начальники отделений Гидрографического отдела, начальник Гидрографического отдела и флагманские штурмана флотилии выходили на гидрографическом судне «Пережат» в рекогносцировочные походы на Средний Амур для ознакомления с судоходными путями, изучения побережья противника, корректуры по местным путям руководств для плавания, специальных описаний, установления координат огневых точек, наблюдательных постов и других военных объектов, расположенных на маньчжурском берегу.



Гидрографическое судно «Пережат».

Подполковники, командиры кораблей, штурманы соединений, участвовавшие в рекогносцировочных работах, особенно в районе Среднего Амура, Гидрографического отдела, это: капитан 1-го ранга Н. А. Савин, старший лейтенант С. Д. Гаврилов, Г. И. Макашин. Вместе с руководителями этих командиров были и другие командиры, участвовавшие в плавании, и другие офицеры, участвовавшие вместе с ними, всегда добрый человек, опытный моряк и мечательных товарищей.

В 1941-1942 гг. маневренные гидрографические партии Хабаровского и Благовещенского гидрографических районов провели большую работу по выбору и обозначению на местности возможных местоположений кораблей и наблюдательных постов противника, обстрела на Среднем Амуре, до и после.

* См. также в том же издании № 11.

В организации Гидрометеорологической службы на флотилии участвовали: капитан-лейтенант В. В. Тихонов, капитан-лейтенант Ф. И. Кривов, капитан-лейтенант К. И. Путилов, капитан-лейтенант А. А. Харкунов, инженер-капитан-лейтенант И. В. Гринько, инженер-капитан-лейтенант И. А. Кравченко, инженер-капитан-лейтенант С. И. Смирнов, инженер-капитан-лейтенант М. С. Карминский, техники-лейтенанты П. С. Лотковский, К. И. Фаренюк, младший лейтенант С. Лапшин, главный старшина П. Г. Сирота, инженер Г. В. Макаров и др.

Начиная с 1940 г. офицеры Гидрографической и Гидрометеорологической служб флотилии участвовали в командно-штабных играх стрельбах кораблей, минных постановках и различных учениях. На время игр и учений в штабе флотилии создавалась оперативная группа гидрографов во главе с начальником Гидрографической службы флотилии. Штабам бригад, дислоцировавшимся в районах баз флотилии, проводились маневренные гидрографические партии. Офицеры Гидрографической службы флотилии участвовали в играх и учениях в штабах бригад, дислоцировавшихся в районах баз флотилии. Штабам бригад, дислоцировавшимся в районах баз флотилии, проводились маневренные гидрографические партии. Офицеры Гидрографической службы флотилии участвовали в играх и учениях в штабах бригад, дислоцировавшихся в районах баз флотилии.

Маневренные гидрографические партии были закреплены за бригадами речных кораблей и практически стали частью бригад. В случае необходимости флагманские штурманы соединений срочно вызывали их к месту базирования кораблей.

С учетом опыта действующих флотов и флотилий и накопленного опыта по обеспечению боевой подготовки бригад речных кораблей флотилии в 1943 г. Гидрографический отдел составил и издал Временное наставление по гидрографическому обеспечению боевой деятельности кораблей флотилии. Этим наставлением руководствовались все штабы соединений и подразделения Гидрографической службы флотилии.

С учетом опыта действующих флотов и флотилий и накопленного опыта по обеспечению боевой подготовки бригад речных кораблей флотилии в 1943 г. Гидрографический отдел составил и издал Временное наставление по гидрографическому обеспечению боевой деятельности кораблей флотилии. Этим наставлением руководствовались все штабы соединений и подразделения Гидрографической службы флотилии.

Надо отметить большую заслугу в этом как флагманских штурманов соединений В. И. Марьямкина и Л. Я. Цыганова, так и флагманских штурманов бригад и баз капитан-лейтенантов И. И. Андреева, И. И. Кривова и И. И. Смирнова, старшину бригады капитанов А. В. Скокова и М. Я. Шевеля. Они прекрасно понимали значение гидрографического обеспечения, повседневно были связаны с Гидрографическим отделом и с гидрографическими районами, умело использовали для обеспечения бригад гидрографические подразделения.

Гидрографический отдел имел деловую связь с Военно-топографической службой, с военно-воздушными силами, с Управле-

ской службы. Коммунисты и комсомольцы всегда были первыми в выполнении заданий командования.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

Стремясь ликвидировать военную опасность на Дальнем Востоке, помочь народам Азии освободиться от гнета японского империализма, также ускорить окончание второй мировой войны, Советское правительство, верное своему обязательству перед союзниками по антигитлеровской коалиции, 8 августа 1945 г. объявило войну Японии.

Для ведения войны против Японии были сформированы 1-й, 2-й и 3-й Дальневосточные фронты. К боевым действиям на Дальнем Востоке были направлены Тихоокеанский флот и Краснознаменная Амурская флотилия, которая оперативно подчинялась командующему 1-м Дальневосточным фронтом.

Основной задачей Вооруженными Силами на Дальнем Востоке была поставлена стратегическая цель: разгромить Квантунскую армию и ускорить капитуляцию Японии.

Основным направлением наступления 1-го Дальневосточного фронта при содействии Краснознаменной Амурской флотилии должен был овладеть устьем реки Сунгари и наступать вдоль ее берегов в общем направлении на Харбин. На остальных участках Амура и Уссури войска фронта и силы флотилии должны были перейти в наступление лишь после того, как будут созданы благоприятные условия на главном направлении фронта.

К началу войны с Японией в зависимости от дислокации частей и соединений флотилии дислоцировались и подразделения Гидрографической службы:

в главной базе — Гидрографический отдел, Отдельный Амурской гидрографический отряд, гидрографический район, гидрографическое судно «Перекат», гидрографические катера, центральные склады и мастерские, морская обсерватория;

на Нижнем Амуре — гидрографический район;

на Среднем Амуре — гидрографический район, гидрографический участок, гидрографические катера, склады, базовая гидрометеорологическая станция;

на Уссури и озере Ханка — Уссурийский и Ханкайский гидрографические участки, базовая гидрометеорологическая станция;

на Шилке — гидрографический участок, гидрографические катера, базовая гидрометеорологическая станция.

Личный состав Краснознаменной Амурской флотилии, как и весь советский народ, поклялся не щадить своих сил ради победы над врагом. «Мы будем громить японских самураев так же, как громил фашистских захватчиков наши товарищи по оружию», — заверили амурцы партию и правительство.

В середине июля 1945 г. Гидрографический отдел получил задание произвести навигационное оборудование левобережных протоков на участке город Хабаровск — устье реки Сунгари и установить постоянное наблюдение за средствами навигационного оборудования. 20 июля в заданный район на гидрографическом судне «Пережат» и трех катерах вышла гидрографическая группа. В 10 протоках было установлено дневное (несветящее) ограждение, а в протоках Головинская, Средняя, Кукелевская и Гольдинская — светящие знаки.



Схема 33. Развертывание войск 2-го Дальневосточного фронта и кораблей Краснознаменной Амурской флотилии

Для обслуживания светящих знаков в протоках были развернуты манипуляторные пункты, которые включали освещение по приказанию оперативного дежурного штаба флотилии.

Следует отметить, что организация работы манипуляторных пунктов на реках была несколько иной, чем на морях. Если на море манипуляторный пункт обслуживал один маяк, один знак или один створ, то на Амуре за манипуляторным пунктом закреплялась одна или две протоки и он обслуживал несколько знаков и створов. Для этого манипуляторные пункты имели катера.

Гражданские суда, прибывшие на флотилию по мобилизации, снабжались картами и пособиями, на них устанавливались штурманские приборы.

ценности дополнительного снабжения кораблей флотилии, действовавших на сунгарийском направлении, приборами, картами и пособиями в селении Ленинске. Основан маневренный гидроштурманский склад. Ленинский гидрографический участок был усилен маневренной гидрографической партией.

Из сформированного манипуляторного отряда в Ленинске были созданы пункты.* Работы гидрографического отряда, являвшийся резервом для пополнения маневренных частей Гидрографической службы, сосредоточился в главной базе флотилии.

Офицеры штурманского отделения проверили все штурманские приборы, наличие откорректированных карт, планшетов, описаний и пособий на кораблях главной базы.

Гидрографическим отделом были изданы и выданы на все корабли 1-й и 2-й бригад речных кораблей фотокопии карт проток Среднего Амура с указаниями для плавания. Для штаба флотилии составлено краткое описание всех рек Северной Маньчжурии.

В Ленинске Гидрографического отдела (лейтенанты В. А. Андрушкевич, Я. А. Гуревич, Н. Т. Ларонов, В. А. Матусевич, И. П. Нарышкин) во главе с заместителем начальника отдела капитаном 3 ранга В. Я. Леухиным и заместителем по политической части капитаном 2 ранга М. Ф. Козловым. Начальник Гидрографического отдела находился на береговом командном пункте командующего флотилией в селении Ленинске.

В Хабаровске было подготовлено принадлежащее Управлению водного пути обстановочное судно «Ростов» с запасом знаков и буев, необходимых для возможного восстановления ограждения фарватера на реке Сунгари. Ответственными за эту работу были назначены старший лейтенант Ю. А. Чабанов, от Управления водного пути инженер Г. И. Тумаков.**

В период ведения флотилией боевых действий гидрометеорологические и навигационные условия были очень сложные: темные, безлунные ночи, значительная и сплошная облачность, продолжительные дожди и сильные ветры.

В конце июля — начале августа после дождей на Верхнем Амуре и на Сунгаре резко повысилась влажность воздуха, что привело к туманам, которые значительно затрудняли маневрирование кораблей.

* Манипуляторный отряд был сформирован в Ленинске 15 июля 1945 г. и вскоре был расформирован.

ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 359, л. 18

1-й устьи. В августе началось развертывание на Чукотку. В район восточной Чукотки в Дудинку (Берег Лавра) вышли Сунгарийский италийский линейный корабль и два охранных корабля 38-му Краснознаменному флоту.

Гидрографическое обследование территории Ленинского гидрографического района Сунгарийского линейного корабля выполнил старший лейтенант Г. А. Мачагов, гидроокеанографический лейтенант Н. Н. Фаринин.

В устье реки Лен развертывалась Зее-Бурейская бригада из кораблей 3-го флота и командиром 2-й Краснознаменной армии.

В район восточной Чукотки в Дудинку Сунгарийская бригада вышла 1-й и 2-й бригады линейных кораблей. В бригадах в Дудинку вошли старший офицер бригады старший лейтенант в отставке и капитан бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля. Командир бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля. В бригадах были командиры бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля.

1 августа на Чукотку вышел 1-й бригады Ленинский гидрографический корабль, командиром бригады старший лейтенант Н. Н. Мачагов, офицером и командиром в отставке старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля. В бригадах были командиры бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля. В бригадах были командиры бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля.

В августе вышли 2-й бригады линейных кораблей в район восточной Чукотки. Командир бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля. В бригадах были командиры бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля.

Для обследования Камчатского гидрографического района Командир гидрографического района по указанию штаба Зее-Бурейской бригады определил в район восточной Чукотки в устье реки Лен командир бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля.

На Чукотку вышли линейные корабли по указанию штаба Зее-Бурейской бригады. Командир бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля. В бригадах были командиры бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля.

Для обследования выхода в темное время суток кораблей 1-й бригады в район восточной Чукотки по указанию штаба Зее-Бурейской бригады вышли линейные корабли. Командир бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля. В бригадах были командиры бригады старший лейтенант в отставке до отчисления с корабля.

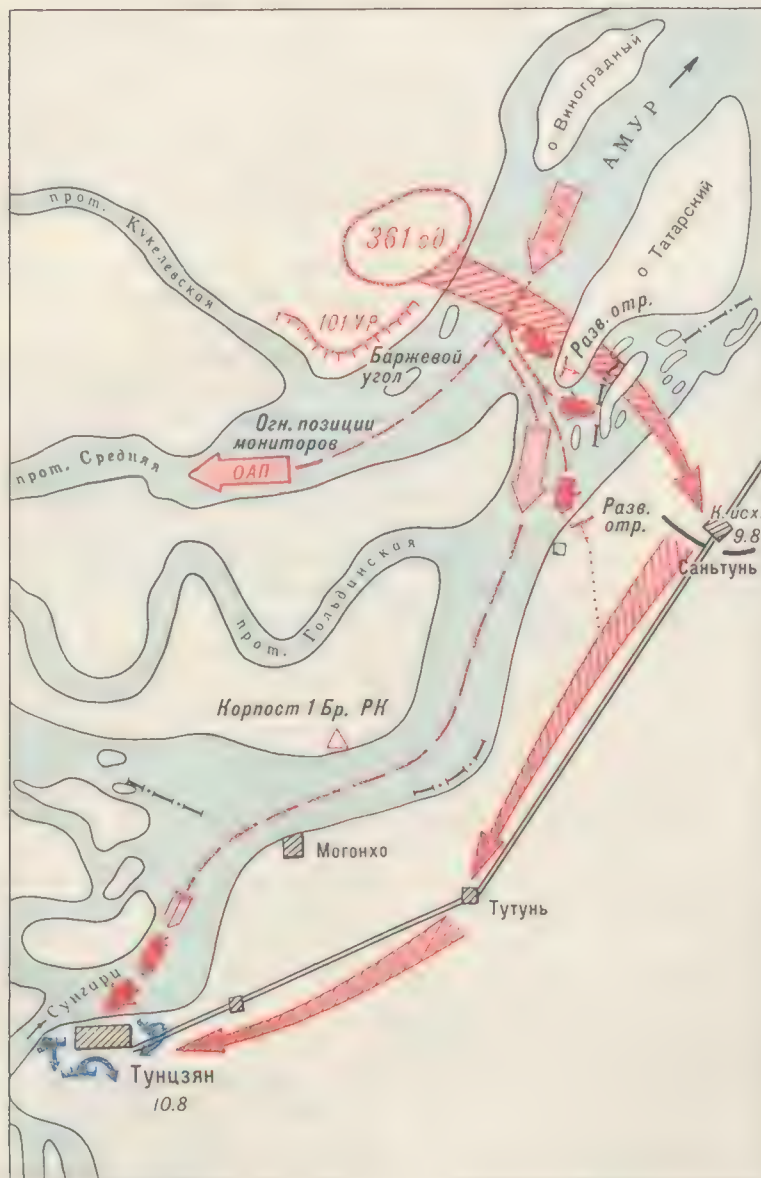


Схема 34. Боевые действия в районе города Туңциян
9—10 августа 1945 г.

отныне 14-й армией. На жемчужинах корейского восточного побережья, маневры и бои велись с увлечением.

Одним утром 11 августа после мощного артиллерийского обстрела берега противника на остров Татарский был высажен 2-й батальон 394-го стрелкового полка. К 8 ч. остров был очищен от вражеских войск. 1-й бригады под командованием капитана Урванца П. А. Кривоша форсировали устье реки Сунгари и подошли к городу Туицзян, не встретив сопротивления, так как гарнизон, после арт-обстрела, покинул город и отошел в город Шуанган. Таким образом, выход японских кораблей на реку Сунгари был закрыт.

Средствами артиллерийского устья Сунгари была организована переправа войск бригады из батальона Ленинское на берега реки.

Гидрографическое обеспечение 1-й бригады речных кораблей осуществлял начальник Ленинского гидрографического участка старший лейтенант И. Г. Харлап, гидрометеорологическое обеспечение — старший лейтенант П. С. Лотковский.

В ночь с 14 на 15 августа 1-я бригада под командованием капитана Урванца П. А. Кривоша обеспечила форсирование реки Уссури от пункта Дуаньчжень. Места приземления и высадки десанта были выбраны заблаговременно при проведении совместных учений бригады с частями армии. Все переправочные средства были обеспечены кальками, снятыми с навигационных карт. Отличная организация переправы позволила быстро перебросить через Уссури части Красной Армии. Гидрографическое обеспечение на Уссури осуществляли начальник Уссурийского гидрографического участка старший лейтенант Р. Б. Цилевич и начальник маневренной гидрографической партии старший лейтенант Л. Ф. Бориченко, гидрометеорологическое обеспечение — старший техник-лейтенант М. С. Карпинский.

Маневренной партией 1-й бригады речных кораблей, участвовавшей в боевых действиях 2-я бригада под командованием капитана 1 ранга Л. Б. Танкевича. В задачу бригады входило обеспечение десантными войсками прибрежных опорных пунктов, расположенных на участке селение Нижне-Спасское — устье реки Сунгари. Обеспечение беспрепятственного маневра войск 15-й армии на указанном участке реки Сунгари.

В августе 1922 г. были включены огни навигационных знаков на протоке. Вечером 11 августа 1-я бригада речных кораблей вышла к левому берегу протоки для приема десанта. 9 августа в 3 ч. корабли с десантом были выведены из протоки штурманом бригады капитан-лейтенантом Н. И. Андреевым-Рыбаковым и начальником маневренной гидрографической партии лейтенантом Е. А. Калинин и введены в протоку Малайкина. Проводка кораблей осуществлялась методом лидирования: впереди шел гидрографический катер с зажженным гакабортным огнем, за

ним следовали корабли артиллерийской поддержки и десантные корабли.

На рассвете 9 августа мониторы и бронекатера 2-й бригады открыли мощный огонь из артиллерийских орудий и реактивных минометов по укрепленным позициям в районе города Фуюань, вызвав панику в японском гарнизоне. После артиллерийского обстрела началась высадка батальона 630-го стрелкового полка. Места высадки были выбраны заранее по карте и описаниям.

Главные силы десанта высадились у города Фуюань, вспомогательные — в устье реки Нунгдяи и в 5 км ниже города Фуюань. В результате ожесточенного боя Фуюань был очищен от японцев в течение дня.



Схема 35. Боевые действия 2-й бригады речных кораблей в районе города Фуюань. 9 августа 1945 г.

В ночь на 10 августа маневренная гидрографическая партия получила задание установить ацетиленовые фонари на навигационных знаках правого берега Амура для обеспечения плавания кораблей 2-й бригады в направлении реки Сунгари. Фонари были установлены на всех знаках на участке до селения Петровское.

10 августа корабли 2-й бригады подошли к узлу сопротивления Циндэли, уже взятому нашими войсками. Стало известно, что здесь отличился главный старшина А. И. Ремез — командир манипуляторного пункта. В течение ночи его катер трижды форсировал Амур, осуществляя высадку стрелковых подразделений на вражеский берег.

Минував населенный пункт Эту, также уже занятый нашими войсками, корабли подошли к узлу сопротивления Гайцзинькоу и высадили десант, который быстро овладел этим узлом. 11 августа 2-я бригада речных кораблей прибыла к селению Ленинское. Таким образом, участок реки Амур от государственной границы до устья реки Сунгари был полностью очищен от противника.



П. Иарышкин, П. Г. Краснов, П. А. Богданов, М. И. Косов, А. М. Игнатьев, Л. Ф. Бориченко, Ф. С. Камышев, 1972 г.



А. МИЛЕШКИН
Капитан 1 ранга в отставке

НА КАСПИЙСКОМ МОРЕ



Во время Великой Отечественной войны Гидрографическая служба Каспийской военной флотилии (КВФ) состояла из Гидрографического отдела, трех гидрографических районов (Бакинский, Восточно-Каспийский и Северо-Каспийский), гидрографического и маневренного отрядов и отряда гидрографических судов.

Основными задачами частей и подразделений Гидрографической службы КВФ были навигационно-гидрографическое обеспечение боевой подготовки флотилии и народнохозяйственных перевозок по Каспийскому морю.

Гидрографы КВФ проводили большую работу по гидрографическому изучению моря и навигационному оборудованию его побережий. К 1941 г. наиболее важные в навигационном отношении районы Каспия были покрыты съемкой и промером и на эти районы составлены и изданы морские карты и руководства для плавания. На побережьях Каспийского моря были построены маяки, светящие и несветящие знаки. К началу войны Гидрографическая служба КВФ имела в своем составе хорошо подготовленные офицерские кадры, кадры старшин, матросов и инженерно-технических работников.

Борис Александрович Милешкин во время Великой Отечественной войны был заместителем начальника Гидрографической службы Каспийской военной флотилии.

Вскоре гидрографам-каспийцам пришлось выполнить первое боевое задание.

Стремясь нанести по нашей стране удар с юга, гитлеровцы, опираясь на реакционные круги Ирана, пытались втянуть его в войну с СССР. Чтобы пресечь эти попытки, Советское правительство в конце августа 1941 г. ввело свои войска в Иран.

Каспийская военная флотилия высадила десант южнее Иранской Астары у селения Хевн. Одновременно части Красной Армии выдвинулись в район побережья Каспийского моря для ликвидации иранской угрозы с юга.

Гидрографы принимали непосредственное участие в осуществлении высадки десанта. Инженер-капитан А. И. Лушин являлся старшим по развешиванию манипуляторных пунктов в Советской Астаре, обеспечивавших переход десанта морем. Капитан-лейтенант Б. П. Першин был назначен командиром десантной баржи и участвовал в высадке десанта. Лейтенант В. А. Раденко обеспечивал артиллерийские стрельбы кораблей огневой поддержки. С первым броском десанта высадились группа офицеров и старшины манипуляторного отряда, в состав которого входил инженер-капитан А. И. Лушин.

В иранских портах Пехлеви, Ноушехр и Бендер-Шах корабли флотилии приступили к несению службы, а гидрографы — к выполнению гидрографических исследований и навигационно-гидрографическому оборудованию побережья и портов Ирана.

Бендер-Шах являлся единственным иранским портом на Каспийском море, к которому была подведена железная дорога. Однако вследствие падения уровня Каспия подходы к порту настолько обмелели, что возможность захода транспортных судов исключалась. Советское правительство направило в Бендер-Шах дноуглубительные снаряды.

Перед дноуглубительными работами были произведены съемка и промер акватории порта. Выполняли их группа гидрографов (командир группы — капитан В. А. Раденко, старший гидрограф группы), инженеров А. А. Багирова и Ф. И. Корниенко.

После дноуглубительных работ и навигационного оборудования подходного канала порт Бендер-Шах занял одно из ведущих мест по перевалке грузов для СССР. Здесь через Каспий шло от союзников оружие, боеприпасы и продовольствие.

По приказу командования флотилии на Гидрографическую службу КВФ было возложено оборудование иранских портов и иранского побережья светотехническими средствами.



Инженер-капитан А. И. Лушин

Командиром гидрографической станции назначен старший лейтенант М. А. Исаонов, полковой командир А. Р. Касимов, капитан Э. В. Б. А. Милешкин, капитан А. И. Руднев. Разработкой планов навигационного оборудования портов и побережья Ирана непосредственными исполнителями работ были назначены лейтенант А. И. Руднев, старший лейтенант Д. И. Масарамов и А. Г. Савин.

В октябре 1941 г. в иранские порты гидрографической станции Советского Дальнего Востока в разобранном виде были доставлены аппаратура. Под руководством А. И. Руднева, А. Г. Савина и Д. И. Масарамова командой «Бухары»



А. И. Руднев (1941 г.)

произвела разбивку и оборудование входных створов в портах Исфахана и Новшехр, смонтировала маячную аппаратуру, установила светящиеся буй для ограждения банок в бухте Исфахана. Были также установлены светящиеся знаки на мысе Сефидруд и в бухте Феррах-Алод.

В январе — феврале 1942 г. к моменту окончания дноуглубительных работ в порту Бендер-Шах теми же силами были оборудованы створы на трех коленях Бендершахского канала, установлены подходящие светящиеся знаки в районе Бендер-Шаха и подходящий плавучий маяк Ашурадесский (командир — интендант 3 ранга А. И. Якимчук).

На бровках канала выставили около 20 светящих буйев.

В порту Бендер-Шах был создан гидрографический участок (начальник — старший лейтенант Б. П. Плещеев), который занимался обслуживанием ограждения в зоне своего участка.

Для обеспечения проводки транспортов по каналу, ведущему в порт Бендер-Шах, сформирована специальная команда в составе военных лодманов лейтенантов Н. В. Клемина и В. И. Лодочникова. Они осуществили до ноября 1943 г. (до момента расформирования) 667 проводок.*

За успешное навигационно-гидрографическое обеспечение перевозок из портов Ирана через Каспийское море многие гидрографы были удостоены правительственных наград.

До марта 1943 г. на побережье Ирана работал гидрографический отряд. В отряде работали лейтенанты гидрографы капитаны 3 ранга Н. А. Казанков и В. В. Кузнецов, старший лейтенант А. И. Андреев, лейтенанты А. С. Зайцев, В. Г. Зайцевский, А. Ф. Мельников, Г. З. Рабинович, А. А. Рубин, А. С. Мухоморов и др.

* ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 178, л. 127.

** Там же, л. 137.

фронту. С начала августа по сентябрь 1942 г. фронт получил 2 гвардейских стрелковых корпуса и 11 отдельных стрелковых бригад.* Перевозка этих войск осуществлялась под охраной Каспийской военной флотилии через Астрахань, а затем по Каспийскому морю в Махачкалу.

В целях обеспечения перевозок в Махачкалу прибыла оперативная группа офицеров штаба КВФ, которую возглавлял начальник штаба флотилии капитан 1 ранга В. А. Фокин. В оперативную группу вошли также заместитель начальника Гидрографического отдела капитан 3 ранга Б. А. Милешкин и начальник манипуляторного отряда старший лейтенант М. Н. Теплинский. Гидрографы организовали навигационно-гидрографическое обеспечение этих перевозок. В порту Махачкала навигационное ограждение было переведено на манипулируемый режим, в местах подхода транспортов с войсками к причалам установлены светящие ориентиры. Для обеспечения переходов транспортов Северо-Каспийский и Восточно-Каспийский гидрографические районы выделили необходимое количество военных лодманов.

Переброска войск была произведена без потерь. Они помогли остановить противника и сыграли важную роль в контрнаступлении Закавказского фронта.

В результате наступательных операций советских войск зимой и весной 1943 г. противник был отброшен на значительное расстояние к западу от Волги и к северо-западу от Каспийского моря. Казалось, что напряжение на Каспии и Волге спало. Гидрографы готовились к открытию навигации 1943 г. В апреле судно «Секстан» (командир — капитан 3 ранга Т. С. Соколов) выставило на штатные места плавучее ограждение на Астраханском рейде и на фарватере от Астраханского до Гурьевского рейда. Начал функционировать плавучий маяк Астраханский Приемный. Навигация открылась. Однако на пути нефтеналивных караванов и транспортов со стратегическими грузами опять встал враг. Фашисты вновь начали минировать фарватеры и бомбить суда.

В конце апреля и начале мая стали подрываться баржи с топливом. Нефть пылала, разливаясь по реке. Движение караванов замедлилось. В районе Каменного Яра скопилось сорок нефтяных барж. Борьба за сохранность волжской коммуникации разгорелась с новой силой.

По распоряжению правительства в Сталинград прибыли наркомы Морского, Речного и Военно-Морского флотов. Народный комиссар ВМФ Н. Г. Кузнецов вызвал в Сталинград командующего Каспийской военной флотилией контр-адмирала Ф. С. Седельникова и начальника Гидрографической службы



Схема 36. Каспийское море

КВФ Волжского флота. М. А. Воронин: Нарядом поставил порос-
лыми заступниками устьевыми обочинами переправлялись бочки
нефти, выходящие вперёд и назад.

Для решения этой задачи об этом пути от Астраханского
рейдера до селения Замьяны были разработаны гидрографичес-
кие проекты маршрута движения, получившие в штабной гидро-
графической службе название «Март, январь, февраль, март»
и гидрографическую карту. Были также обозначены различные
состояния. Показано, что Астраханской Пригородной гидро-
графической службы № 1. Показано, что в штабной гидро-
графической службе Астраханской Пригородной гидро-
графической службы № 1. Показано, что в штабной гидро-
графической службе Астраханской Пригородной гидро-
графической службы № 1.

Показано, что в штабной гидрографической службе Астраханской
Пригородной гидрографической службы № 1. Показано, что в штабной гидро-
графической службе Астраханской Пригородной гидрографической
службы № 1.



Члены экипажа корабля «Волга» (с левых):
И. А. Андреев, Г. Светлов. 1944 г.

В соответствии с директивой штаба флотилии Гидрографиче-
ская служба КВФ создала при боевых участках четыре ги-
дрографических участка для обслуживания пути от Астраханского
рейда до селения Замьяны. Начальниками участков назначили
капитана 3 ранга А. А. Ручкина, старших лейтенантов Ф. П. Ни-
колаева, И. Д. Панявина, К. М. Силантьева. Каждому участку
была придана манипуляторная группа.

Кроме того, на Волге организовали военно-лоцманскую
службу в составе двух военно-лоцманских пунктов, которые бази-
ровались на селения Оля и Замьяны и подчинялись начальникам
гидрографических участков. В их распоряжении находилось
13 военных лоцманов. Военно-лоцманским пунктам были при-
даны катера

Никак не удалось централизованно обеспечить доставку необходимого оборудования, поэтому оборудованием снабжались отдельные подразделения. Фарватеры, оборудованные ледоколом, выполняли обходные фарватеры, производили заливку топлива, контролировали работу постов противоминной обороны.

Плавания по Волго-Каспийскому каналу и Каспийскому устью в течение Таманы регламентировались специальным наставлением для плавания, составленным Гидрографическим отделом НКВФ. В частности, давались указания, как пользоваться в темное время суток манипулируемыми средствами противоминной обороны: маневры должны были применяться в случае налета вражеской авиации, где брать военные меры для предупреждения опасности.

Ответственные за доставку и установку оборудования обеспечения навигационного оборудования жеро Каспийского театра легли на плечи гидрографического отдела НКВФ. В частности, с ранга Ю. Б. Каневский. Гидрографические силы принимали участие в выполнении многочисленных заданий командования флотилии на севере Каспия. Осенью 1942 г. они занимались на Асуранском рейде поисками и уничтожением потопленных танкеров и судов. Работы здесь производились под руководством капитана Ю. Б. Каневского. Гидрографическая служба «Тбилиси» совместно с старшим старшим старшим НКВФ «Тбилиси» проводила работы по спасению в 1943 г. барж «Тамань», доставлявших в Сталинград ценные военные грузы. Командиром тогда «Тбилиси» старший лейтенант А. Н. Филиппенко. За образцовое выполнение заданий командования в условиях воздействия авиации противника личному составу «Тбилиси» было вручено переходящее Красное Знамя.

Важную работу по навигационно-гидрографическому обеспечению плавания и проводке караванов по Волжско-Каспийскому устью и низовью Волги производил манипуляторный отряд. Командир — старший лейтенант М. Н. Теплинский, заместитель командира — политрук Н. И. Савинский. Манипуляторные пункты были сосредоточены на всех боевых участках. Управление манипулируемыми створами на Волжско-Каспийском театре осуществлялось командирами боевых участков через начальников газотракторных участков. Кроме обслуживания манипулируемых створов, матросы и старшины отряда производили обслуживание минных банок и обходных фарватеров.

Нельзя не отметить важную роль личного состава манипуляторного отряда в обеспечении проводки караванов с горючим в декабре 1943 г. под проводкой ледоколов, когда все навигационное ограждение на Волго-Каспийском канале было уничтожено. Командир манипуляторного отряда развернул в канале 12 манипуляторных пунктов, оборудованных прожекторными установками. Манипуляторные пункты вводились в действие по

напросу по радио с танкеров. Прожекторные лучи, направленные по оси канала, надежно обеспечили проход нескольких караванов с горючим в устье Волги.

Особой похвалы заслужили тогда командиры манипуляторных пунктов: главный старшина И. Бурдук, старшина 1-й статьи Гура, старшины 2-й статьи И. С. Горбуля, Полуэктов, Радченко. Отличными специалистами показали себя матросы: Буханов, Витюк, Копылов, Кузнецов, Меренков, Назаров, Подлесный, Подорота, Столяров, Сысоев, Яценко.

Отличились дисциплинированностью и знанием своего дела сверхсрочники мичманы Глазков и Степанов, старшины 1-й статьи Загоруйко, Овчин и Явкин.

Безотказную работу технических средств отряда обеспечивал техник-интендант 2 ранга В. С. Олейников.

Несколько слов хочется сказать о работе Восточно-Каспийского гидрографического района, базировавшегося на Красноводск. Во время войны в этом порту производилась в большом объеме перевалка грузов. Через него эвакуировали в глубь страны промышленные предприятия, государственные ценности, раненых, отправляли следовавшие из Сибири и среднеазиатских республик воинские эшелоны, вооружение и снабжение для фронта, шла нефть Туркменини. Поэтому на Восточно-Каспийский гидрографический район была возложена задача навигационно-гидрографического обеспечения этих перевозок. Кроме того, гидрографический район отвечал за обеспечение безопасности в границах района кораблей, танкеров и транспортов, совершавших плавание от иранского порта Бендер-Шах до залива Кара-Богаз-Гол. Со всеми этими задачами личный состав Восточно-Каспийского района справился успешно.

Значительная работа в течение всей войны проводилась офицерами и служащими Гидрографического отдела флотилии. Штурманское отделение систематически занималось подготовкой штурманских боевых частей кораблей флотилии. Штурманские электрики получали необходимые знания в хорошо оборудованном штурманском кабинете. С ними здесь проводили занятия флагманский штурман и специалисты Гидрографического отдела.

По заданию и планам штаба КВФ обычно в зимний период в кабинете проходили штурманские сборы под руководством флагманского штурмана и при активном участии офицеров



М. Н. Теплинский. 1941 г

* ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 217, л. 82.

Большую работу по боевой подготовке штурманов, штурманских электриков и рулевых проводил начальник штурманского отделения капитан-лейтенант А. П. Тарасов и сменивший его капитан 3 ранга И. А. Андреев. Начальник электронавигационной части капитан-лейтенант В. В. Местертон, техник-лейтенант А. С. Целовальников, начальник части кораблевождения капитан-лейтенант И. Е. Ширяев, старший лейтенант Е. Ф. Шапошников.

А. И. Лушин читал штурманские лекции по использованию навигационно-артиллерийских карт и артиллерийских стрельбах кораблей по берегу. Начальник корректорско-издательского отделения старший лейтенант П. Е. Зиноватный проводил занятия по чтению карт и руководств для плавания.

В мастерской электронавигационных приборов мастера которой занимались установкой и ремонтом компасов, индукционных счетчиков, радиопеленгаторов. Руководителем этой мастерской был старший штурманский товарищ Алетин, который приложил много сил, чтобы штурманские приборы на кораблях были всегда в полной исправности. Мастерской оказывали большую помощь офицеры штурманского отделения В. В. Местертон и А. С. Целовальников.

Во время напряженных месяцев навигации на Волго-Каспийском канале и Волге от капитана 1 ранга М. А. Воронова из Астрахани поступали срочные задания заместителю начальника Гидрографического отдела капитану 3 ранга Г. З. Рабинову по отправке на север Каспия гидрографических судов, навигационного оборудования, штурманского вооружения, карт, пособий. Все задания личный состав Гидрографического отдела выполнял в кратчайшие сроки.

В 1941, 1942 и 1943 гг., когда доставка карт и пособий из центра была затруднительна и производилась с большими перебоями, Гидрографическому отделу удалось через Гидрографическое управление ВМФ добиться печатания морских навигационных карт на Кавказе, что очень улучшило возможности своевременного обеспечения кораблей и судов картами и планшетами. В этом деле большую работу провел старший лейтенант Г. З. Рабинов.

Выполняя решение Главного штаба ВМФ, Гидрографический отдел сформировал в начале 1943 г. манипуляторный отряд для Гидрографической службы Черноморского флота. В отряд вошли лучшие матросы и старшины — передовики боевой и политической подготовки. Командиром манипуляторного отряда был назначен гидрограф старший лейтенант В. Г. Зюбровский. Пройдя боевую подготовку, отряд в марте 1943 г. был перебазирован на Черное море.*

* ЦВМА, ф. 710, оп. 1, ед. хр. 178, л. 137.

Стремительное наступление Красной Армии в 1943 и 1944 гг. двинуло фронт от Волги к Каспийскому морю на 1000—1500 км. Тем самым была сведена на нет возможность боевых действий авиации противника на Каспии и Волге. В первой половине 1944 г. наблюдались лишь одиночные полеты разведки противника, да и они вскоре прекратились.

Для открытия навигации в 1944 г. на Астраханский рейд вышел в первой половине весны на гидрографическом судне «Секстанс» Тихоокеанский флот ВМФ СССР. Как только появились достоверные сведения о состоянии погоды и обстановки на Астраханском рейде и в бухтах Дарваз и Дарваз-Бухта, в начале мая 1944 г. в Астраханский рейд вышел гидрографический корабль «Секстанс».



Гидрографический корабль «Секстанс» на Астраханском рейде. 1944 г.

Гидрографический корабль «Секстанс» на Астраханском рейде. 1944 г. Гидрографический корабль «Секстанс» на Астраханском рейде. 1944 г. Гидрографический корабль «Секстанс» на Астраханском рейде. 1944 г.

В начале мая 1944 г. в Астраханском рейде были обнаружены следы деятельности противника. В начале мая 1944 г. в Астраханском рейде были обнаружены следы деятельности противника.

В начале мая 1944 г. в Астраханском рейде были обнаружены следы деятельности противника. В начале мая 1944 г. в Астраханском рейде были обнаружены следы деятельности противника.

В начале мая 1944 г. в Астраханском рейде были обнаружены следы деятельности противника. В начале мая 1944 г. в Астраханском рейде были обнаружены следы деятельности противника.

В начале мая 1944 г. в Астраханском рейде были обнаружены следы деятельности противника. В начале мая 1944 г. в Астраханском рейде были обнаружены следы деятельности противника.

Одобрением одобрено Президиум Верховного Совета СССР
высшего должностного лица Красного знамени.

Этот памятник награды является принадлежностью СССР, который
такой же, как и Родины, Коммунистической партии и Советского
Союза народов.

Президиум Верховного Совета СССР награждает
группу офицеров-ветеранов, наградами и медалами. Копии
правительственных приказов и офицеров-ветеранов, принимав-
шие участие в ликвидации фашистской агрессии, обесценили
боевые действия восточной и Западной Советской войны.





К. С. ЛАПУНИН*
Капитан 2 ранга запаса

В МОРСКИХ БРИГАДАХ



морские бригады. Сколько героических страниц внесли в историю Великой Отечественной войны! На разных участках огромного сухопутного фронта сражались советские моряки с фашистскими захватчиками.

В боевом строю морских пехотинцев находились и военные гидрографы, в том числе гидрографы выпуска 1941 г. Весь курс комсомольского набора 1939 г., а также два класса набора 1938 г. в трудные для Родины дни были досрочно выпущены из училища в последних числах октября 1941 г. Почти весь выпуск молодых лейтенантов (148 человек), в том числе и я, был направлен в распоряжение Приволжского военного округа, где происходило формирование морских стрелковых бригад.*

В середине ноября мы прибыли в город Ульяновск. Здесь нас разбили на четыре группы и отправили в 66, 67, 84 и 85-ю морские стрелковые бригады.

Назначались мы, как правило, командирами пулеметных, минометных и саперных взводов, взводов разведки и автоматников, командирами огнеметных команд, а также командирами взводов артиллерийских противотанковых батарей. Небольшая часть была назначена командирами стрелковых взводов. Неко-

* Константин Семенович Лапунин во время Великой Отечественной войны с 1941 по 1944 г. был командиром взвода, а затем помощником начальника оперативного отдела штаба 67-й морской стрелковой бригады.

** ЦВМА, ф. 881, оп. 013724, ед. хр. 4, л. 74—81.

...и ...

Подготовка к предстоящим боям, изучение уставов, наставлений, тактику сухопутного боя, участие в учебных учениях. Гидрографы хорошо усваивали тактические вопросы и правильно ориентировались на местности. Активно принимали гидрографы в политико-воспитательной работе личного состава бригад. Мы делали доклады об освобождении городов советских воинов, о значении воинской дисциплины, о необходимости знания в совершенстве своего оружия. Гидрографы участвовали в подготовке и проведении патристических, а также и других мероприятий. Несмотря на то, гидрографы занимались выпуском боевых листов.

Первой отрядом на фронт 84-ю бригаду (сформированную в Москве, где фашистские армии продолжали теснить советские войска, стремясь захватить столицу нашей Родины. В бригаде была высажена из эшелонов Командир бригады получил приказание выбить из города Скопина проваивающую немецкую войска. Защитниками атакой морских пехотинцев разгромив фашистские войска и захватив город.

При освобождении Скопина отличились многие подразделения бригады, в том числе взводы, которыми командовали гидрографы лейтенанты Н. С. Марченко и А. Д. Петрус.

В начале декабря морская бригада по приказу командования была переброшена в район Загорска, где фашистские войска пытались захватить Москву - столицу.

Самостоятельно 1-й ударной армией 84-я бригада совершила переход по Днепру и в течение боями фронтом захватила Москву - столицу и район Яхром. 11 декабря бригада вела бои за освобождение Скопина. В районе Глебовское. Продвигаясь в направлении Клина, моряки упорными боями захватили Клин, открыв путь к городу Торжoku. В дальнейшем 84-я бригада участвовала в боях по освобождению деревень Глебовское и П. Протопопово, в этом районе находился пункт Ширяева (станция), в районе выходы в реку Лана. 21 декабря 1941 г. после 20-дневных упорных боев моряки прорвали здесь оборону фашистских войска.

Враг нес большие потери от ударов 84-й бригады. Только в районе освобожденных деревень Пательцево и Петрушино фашисты оставили около 1000 трупов, 250 автомашин, 30 танков, 21 орудие, 150 мотоциклов, 50 пулеметов, более 100 км телефонного кабеля и т. д.

А. Басов. Моряки-пехотинцы в борьбе за Москву. Москва, «Морской флот», 1971, с. 28.

В боях за Москву гитлеровцы потеряли в своих подразделениях много офицеров и солдат. Среди них числились взводы, которыми командовали гидрографы лейтенанты А. А. Мазепа, И. И. Мальцев, Н. С. Марченко, С. Н. Невмержицкий, Е. В. Обухов, И. И. Осадчий, А. М. Остапенко, А. Д. Петрусь, И. Д. Полявин, Ю. Н. Прокопец, Г. П. Прокопьев, Ю. П. Путятин и др.

В январе 84-я бригада была переброшена под Старую Руссу, где вела наступательные бои и освободила ряд населенных пунктов, расположенных вблизи городов Старая Русса и Дно. За три дня бригада полностью разгромила пехотный полк гитлеровцев.



Н. С. Марченко и С. Н. Невмержицкий

Лично 84-я бригада нанесла противнику тяжелый урон.

Только с 17 по 20 февраля 1942 г. моряки бригады отразили 19 атак, уничтожив более 1200 солдат и офицеров противника.

В боях за Москву и в районе Старой Руссы 84-я бригада понесла значительные потери. Пали смертью храбрых 18 офицеров-гидрографов. Они вместе с другими воинами совершили беспримерный подвиг. Среди них: И. И. Мазепа, И. И. Мальцев, Н. С. Марченко, С. Н. Невмержицкий, Е. В. Обухов, И. И. Осадчий, А. М. Остапенко, А. Д. Петрусь, И. Д. Полявин, Ю. Н. Прокопец, Г. П. Прокопьев, Ю. П. Путятин, А. М. Семенов, В. С. Степанов, Н. А. Прокопьев, Ф. А. Пономарев, И. Т. Попов, Ю. Н. Прокопец, Г. П. Прокопьев.

Пролитая советскими воинами кровь не пропала даром. Разгром немцев под Москвой явился началом краха всей немецко-фашистской армии.

В сентябре 1942 г. 84-я бригада была переброшена с Северо-Западного фронта на Северный Кавказ, где она 3 октября совместно с армейскими частями вела тяжелые бои с противником в районе Эльхотово. Наступление фашистов на этом участке было приостановлено. В боях за Кавказ, как и в боях за Москву, моряки бригады покрыли себя неувядаемой славой.

В конце ноября и начале декабря 1941 г., не закончив формирования, 66, 67 и 85-я бригады побатальонно были отправлены на фронт.

Наши эшелоны несколько дней простояли под Москвой, а затем все три бригады были переброшены на Карельский фронт.

1 декабря 1941 г. 66-я и 85-я бригады остановились на Медвежьегорском, 67-я — высадилась в районе Лоухи.

Военная обстановка на Карельском фронте в это время была напряженной. Немецкие и финские войска заняли Петрозаводск, Медвежьегорск, Повенец, они рвались к городам Кемь, Лоухи, Кандалакша, стремясь изолировать Кольский полуостров с суши и с моря.

В конце декабря 1941 г. по решению Военного совета Карельского фронта были созданы Массельская и Медвежьегорская оперативные группы. В состав первой оперативной группы влились 25-я и 26-я стрелковые бригады.

Перед войсками Массельской и Медвежьегорской оперативных групп была поставлена задача освободить Медвежьегорск и Повенец, выровнять на этом участке фронт и занять оборону параллельно Кировской железной дороге.

3 января 1942 г. части Массельской оперативной группы перешли в наступление и в результате упорных боев продвинулись на 2—3 км, заняв деревню Великая Губа.

66-я бригада и приданные ей из 85-й бригады два минометных взвода наступали на участке Великая Губа — Хивамари. «Перед бригадой стояла задача: разгромить противника, уничтожить войска и помочь выйти из окружения 993-му стрелковому полку в районе Хиж-озера. В январе 1942 года бригада в трехдневном бою уничтожила более 1500 солдат и офицеров противника и возложенную задачу выполнила».

Противник, подтянув резервы, перешел в контрнаступление против Массельской оперативной группы. Однако контратаки финских войск здесь были отбиты.

В результате январских боев противнику был нанесен значительный урон. Наши войска в ряде мест улучшили свои позиции.

Для 66-й бригады эта наступательная операция явилась боевым крещением. Личный состав бригады проявил много мужества, храбрости, отваги, воинской смекалки, умения битися и преодолевать его укрепления. В этих боях отличились подполковники лейтенанты П. А. Амелехин, В. В. Ананин, И. А. Андреев, С. Г. Астахов, И. Г. Беллинский, А. Я. Бондарь, И. Н. Бондарь, Г. Н. Быков и другие.

После январских боев 66-я и 85-я бригады находились на оборонительных рубежах, а затем в резерве, пополнялись личным составом, вооружением, занимались строительством землянок, укрытий и боевой подготовкой.

В дальнейшем судьба этих бригад сложилась различно. Весной 1942 г. 66-я бригада была переброшена с Карельского фронта на Таманский полуостров. Здесь личный состав бригады

отрабатывал задачи по высадке десанта на Керченский полуостров, занятый фашистскими войсками. В городе Тамбурин была проведена тренировка по посадке на корабли и высадке десанта на берег. Но участвовать в десанте на Керченский полуостров этой бригаде не удалось: в июле 1942 г. ее перебросили в район станицы Нижне-Чирская морские пехотинцы с ходу вступили в бой с превосходящими силами противника и нанесли ему тяжелые потери и взяли много пленных. После боя на берег привели много раненых бойцов, оказавшихся на выстрел от берега и державших свой огневой до конца боя.



В. Ф. Иванкевич, П. А. Амелехин, П. Д. Панфилов

В боях на Дону погиб гидрограф П. П. Болдарь, некоторые гидрографы были ранены.

Противник, не жалея ни сил, ни средств, рвался к Чирке. В ряде боев была одержана с тяжелыми боями отходитель с односторонней на оружейной, укрепившись юго-западнее Сталинграда. В начале контрнаступления наших войск.

В ночь на 14 ноября 1942 г. противник предпринял очередную атаку на село Бекетовка. 14 раз отбивали моряки атаки двух полков противника. В этот раз моряки проявили героизм. Командиры рот гидрографы старшие лейтенанты П. А. Амелехин и С. Г. Астахов неоднократно в критические моменты боя поднимали бойцов в атаку. В рукопашных схватках моряки уничтожали фашистов или обращали их в бегство.

В ноябре 1942 г. войска Юго-Западного, Донского и Сталинградского фронтов нанесли decisive контрнаступление по направлению к Сталинграду и уничтожению 6-й немецкой армии, прорвавшейся к Сталинграду.

Иногда случается, что было решено не проводить никаких мероприятий, связанных со сменой имени человека. Если же решение принято, то человек должен не только изменить свое имя, но и изменить свое поведение, чтобы оно соответствовало новому имени.

После этого 40-я бригада осталась на своем оборонительном участке. Вскоре начало прибывать пополнение. Усиленный отряд бригады продолжал укреплять оборонительные позиции в привокзальной части.

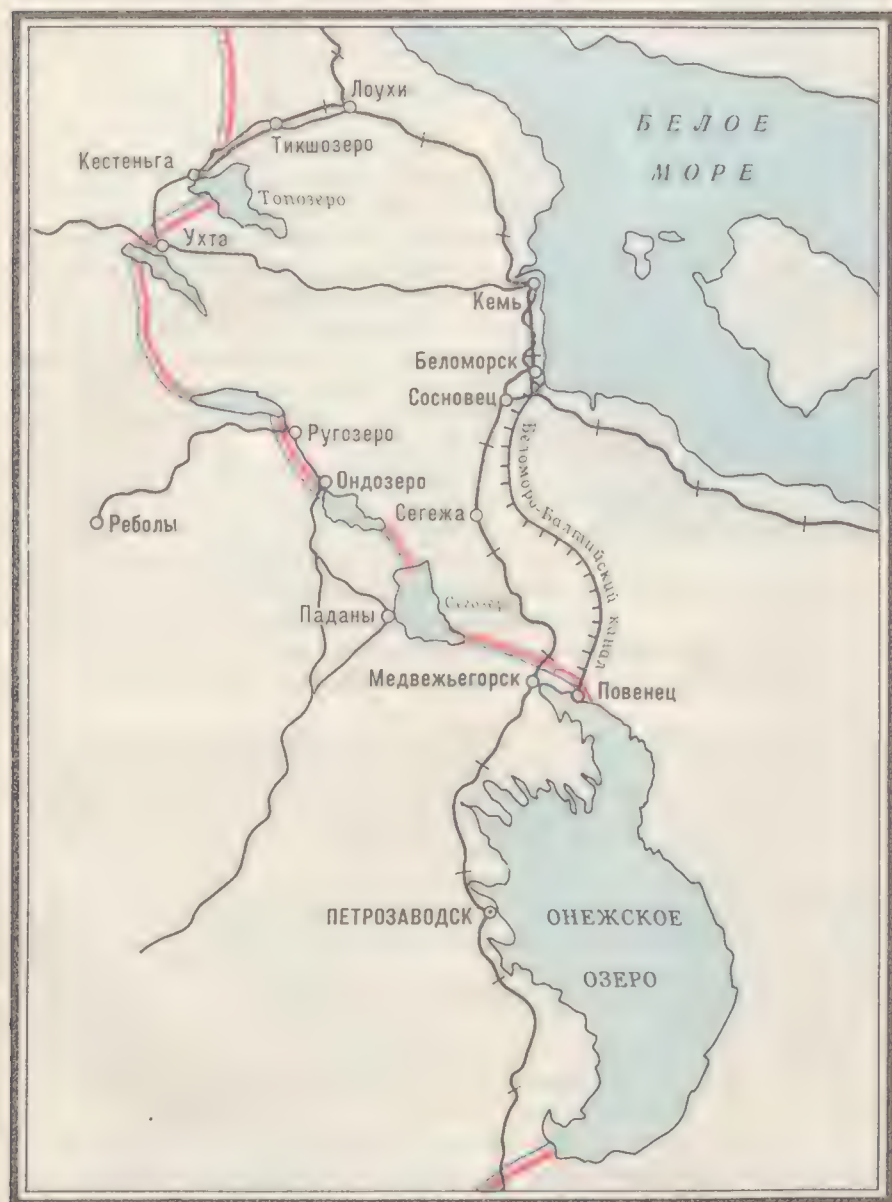


Схема 37. Южный участок Карельского фронта. 1942 г.

важными операциями, которые
сил и средств противника, выяв-

Очень часто в разведке уча-
ствовали командир взвода раз-
ведки 1-го стрелкового батальона,
гидрограф Н. Г. Раченко и помощ-
ники начальников штабов по раз-
ведке гидрографы В. М. Сол-
ов и Г. А. Чумак. Сутками нахо-
дились они с разведчиками у пе-
рехода врага обороны противни-
ка. Было непрерывное наблюдение
за передвижениями фашистов, или
осуществляли дерзкие вылазки
на территорию врага. Через
разведчиков передавали подполь-
ные сообщения, которые были
получены разведгруппами.

Инициативу, инициативу и
боевое мастерство проявляли ар-
тиллеристы И. И. Сотников,
Ю. Н. Софийский, В. В. Старо-
жицкий, А. И. Чуркин, пулемет-

ики под командованием А. Я. Шурунова и другие офицеры-
гидрографы, которые хорошо организовывали и проводили во
взаимодействии с минометчиками внезапные для противника
атаки на позиции врага, нанося ему значительный
урон.

Из полученных разведкой в 1943 г. данных было
известно, что противник готовится к крупной наступательной
операции с целью захватить станцию Локно.

Приказом командира своей обороны и готовилась к предстоя-

И в августе 1943 г. фашистские войска предприняли наступле-
ние. На станцию Локно противник и 85-й стрелковой бригады разор-
ушились в бою.

При наступлении при поддержке командного артиллерий-
ского и минометского огня.

Героически сражались бойцы и офицеры 85-й бригады
и 45-й стрелковой дивизии. Никто не отступил ни на шаг. Враг,
понеся большие потери, вынужден был вторично отказаться от
своих намерений.

Бывший начальник штаба 1-го батальона бригады гидро-
граф А. М. Таран рассказывает, что после боя на месте векового
гаежного леса зияли воронки, заполненные водой, горчало пере-
рытия разрушенных землянок, а вокруг разбросанные
деревья. И даже не верилось, что бойцы и офицеры 85-й бригады



В. П. Беловодский

и 45-й стрелковой дивизии не только выстояли в этих условиях, но и заставили врага отступить.



Гидрографы на ветеранов-гидрографов, окончивших военно-морское училище в 1941 г.
Слева направо: И. Г. Белинский, Д. А. Кулик, А. И. Сикорский, А. Г. Лапин,
А. М. Таран. 1973 г.

Во время этого боя многие пали смертью храбрых, многие были ранены. Из гидрографов получили тяжелые ранения Л. И. Сенчура, В. М. Соловьев.

В боях отличились гидрографы офицеры И. Т. Рачук, В. С. Релицкий, С. А. Ремига, Х. И. Сарачев, Л. И. Сенчура, В. М. Соловьев, М. В. Сорокатый, Ю. Н. Софийский, Д. А. Станкевский, В. Н. Степанов, А. М. Таран, Ф. А. Черный, В. А. Чупилка, А. Я. Шурупов, М. Н. Шушарин, В. М. Яровой и др.

Многие бойцы и офицеры бригады были удостоены правительственных наград.

После августовских боев 1943 г. положение на кестеньгском направлении изменилось в нашу пользу. Враг понял, что здесь стоят войска, способные дать должный отпор и ответить ударом на удар. В дальнейшем противник на данном участке Карельского фронта наступательных операций не предпринимал.

В 1943 г. офицеры, окончившие военно-морские училища и получившие в боях ранения, после госпиталя в бригады, как правило, не возвращались. Начиная с лета 1943 г. их стали отзывать в Москву в распоряжение Народного комиссариата Воен-

Прибыли на фронт морских офицеров размещали в морском поезде, передевали в морскую форму и отвозили в Морской флот. Сержанты и матросы в Кавказском Ефрейторском полку, они участвовали в боях на территории Одесского военного округа. Воевал в Восточной Европе, воевал в Европе.



100% CEMENTITIC BLENDED WITH 10% FIBRE REINFORCED POLYMER

15. История Второй мировой войны. Том 6. 1941—1942 гг. М., Воениздат, 1967.
16. Вильямс В. В. Морская война в годы Второй мировой войны. М., Воениздат, 1966.
17. Вильямс В. В. Черноморский флот в годы войны. М., Воениздат, 1966.
18. Козлов И. А. и В. С. Шломин. Севастополь. М., Воениздат, 1966.
19. Кузнецов Н. Г. На флотах боевая тревога. М., Воениздат, 1971.
20. Кулаков Н. М. 250 дней в огне. М., Политиздат, 1965.
21. Кулаков Н. М. Не сдастся никогда. М., Воениздат, 1969.
22. Кустов Н. Н. Очерки истории. М., Воениздат, 1964.
23. Кустов Н. Н. Очерки истории флота. М., Воениздат, 1966.
24. Кушнеров В. Н. Из истории морского флота. М., Воениздат, 1967.
25. Мухоморов А. А. и Уваров В. М. Каспийское море. М., Воениздат, 1966.
26. Морской атлас. Т. III, ч. 2. М.—Л., МГШ ВМФ, 1963.
27. Петров А. Н. Воюет Балтика. Л., Лениздат, 1944.
28. Сборник материалов Военно-исторической конференции, посвященной началу героической обороны Севастополя 1941—1942 гг. Т. I—II. Севастополь, Дом офицеров флота, 1961.
29. Вердлов А. В. На море Азовском. М., Воениздат, 1966.
30. Трибуц В. Ф. Подводники Балтики атакуют. Л., Лениздат, 1963.
31. Трибуц В. Ф. Подводники вступают в бой. К: Издания для детей. 1964.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Из содержания	—
Гидрографическое управление в 1941—1945 гг.	—
На Балтике	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
На Черном море	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
за полярным кругом	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
На Чукотке и Камчатке	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
На Днепре и западном Буге	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
На Тихом океане	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
На Амур	—
Гидрографическое управление	—
Гидрографическое управление	—
На Каспийском море	—
В морских бригадах	—
Источники и литература	—

Гидрографы в Великой Отечественной войне
1941—1945

М. И. Ковалев

технический редактор Н. А. Зубкова

корректор Л. А. Дмитриева

И. К. Трепковский, Н. Е. Иванова и Н. Ю. Иванов

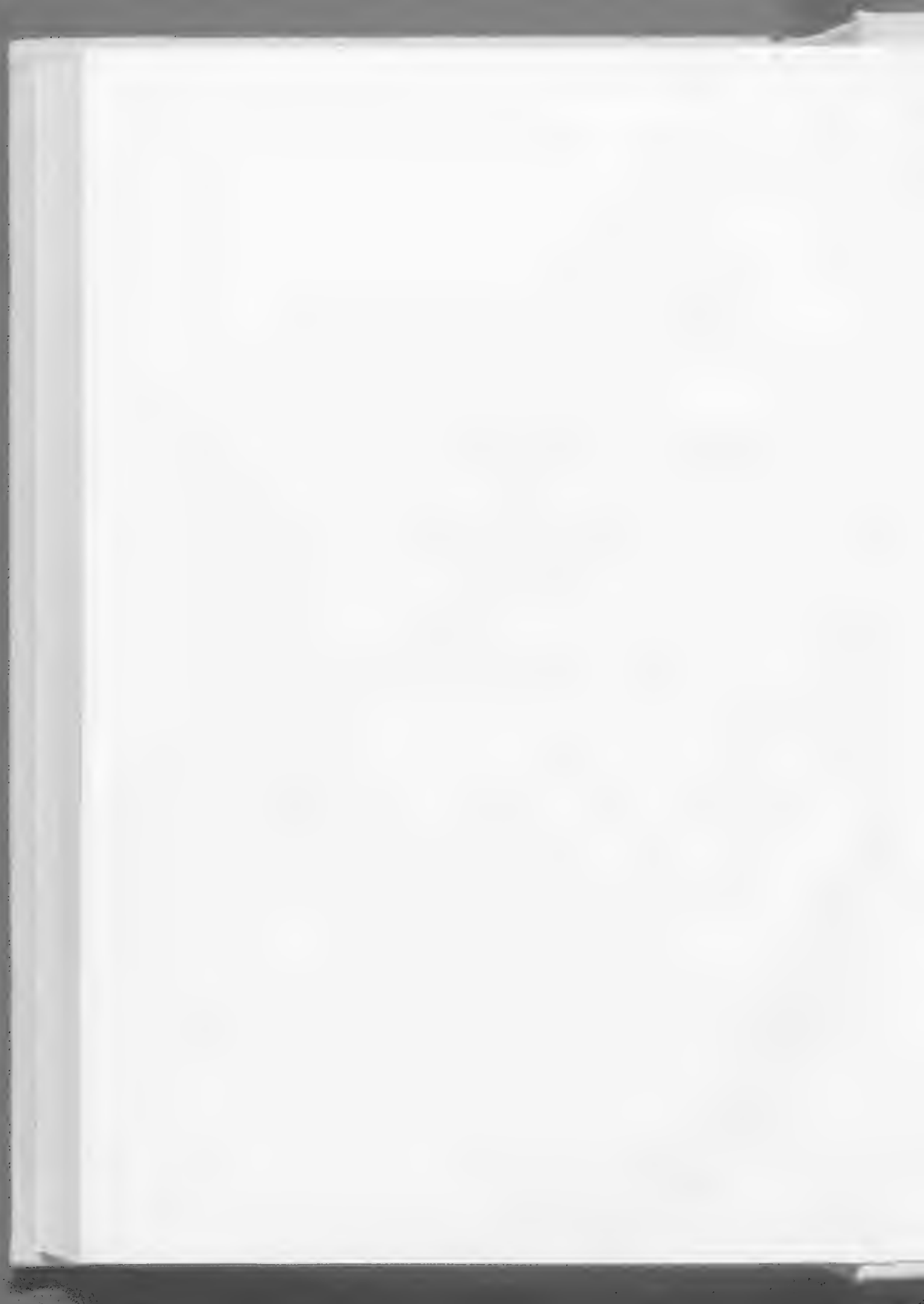
корректоры: Е. И. Петровничева и В. М. Трепова

Сдано в набор 20.X.1971 г. 1

И. И. Мухоморова

из Главного управления навигации
и океанографии СССР

техническая фабрика В. И.









Secundum